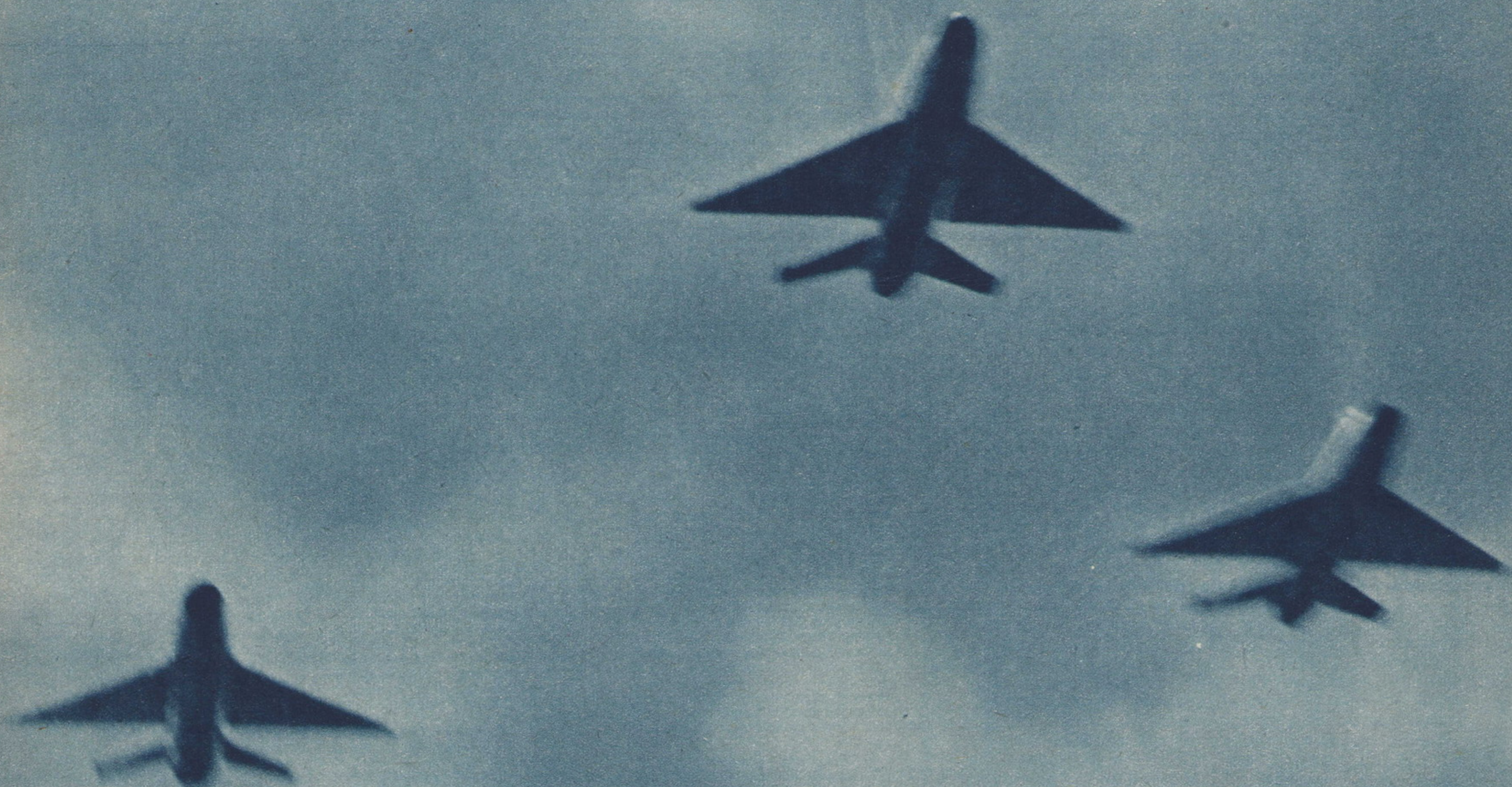
SKRZYDLATA POLSKA

NR 18 (669) • 3.V.1964 R. • ROK XX/XXXIV • CENA 2 ZŁ

Foto: WAF — J. Fil



1 MAJA

ECHA

1 MAJA 1964

PROLETARIUSZE WSZYSTKICH KRAJÓW, ŁĄCZCIE SIĘ!" — temu hasłu, które przyświeca międzynarodowemu ruchowi robotniczemu od zarania jego dziejów — da, jak co roku, pełny wyraz tegoroczne święto 1-majowe. To właśnie jest w pierwszomajowym święcie najważniejsze i najpiękniejsze, że tego wiosennego dnia, w poczuciu wspólnoty celów, kierowane tymi samymi ideami wychodzą na ulice miast całego świata miliony ludzi, aby zamanifestować swą solidarność w walce z krzywdą i poniżeniem, uciskiem i wyzyskiem, faszyzmem i wojną — o lepsze życie i sprawiedliwość społeczną, o postęp i pokój, demokrację i socjalizm.

Dzięki temu właśnie dzień 1 maja stanowi dobitne świadectwo najgłębszej treści naszej epoki, która jest epoką zasadniczych zmian na korzyść socjalizmu w światowym układzie sił, epoką rozpadu kolonializmu i decydujących zwycięstw ruchu narodowowyzwoleńczego, epoką decydujących zmagań przeciw imperialistycznej polityce agresji i wojny — o pokój i bezpieczeństwo wszystkich narodów, o zwycięstwo zasad pokojowego współistnienia. Dzień bojowego przeglądu sił międzynarodowej solidarności proletariackiej, daje wyraz rosnącej sile oddziaływania idei marksizmu-leninizmu, idei socjalizmu i komunizmu.

Już 75 lat liczy to święto, ma bogate dzieje, co roku wnosi nowe fakty do kroniki zmagań międzynarodowego ruchu robotniczego i do historii współczesnej. Co roku wzbogacamy ten dzień nową treścią, nowym doświadczeniem, nowym zasobem myśli i czynów. Świat nie stoi w miejscu — zmienia się polityczna mapa świata, zmienia się technika i cywilizacja, zmienia się ideowe i polityczne oblicze całych narodów

Nasza ojczyzna — Polska Rzeczypospolita Ludowa — jest częścią składową sił pokoju, postępu i socjalizmu. Już po raz dziewiętnasty obchodzimy święto robotnicze jako święto p a ń s t w o w e nowej Polski, w której władzę zdobył lud pracujący. Z walki, którą symbolizowały dni pierwszomajowe w latach zaborów, a później Polski międzywojennej, z walki podjętej w latach okupacji przez Polską Partię Robotniczą i sprzymierzone z nią siły — wyrosła nowa Polska, jakościowo odmienna od dawnej, prawdziwa ojczyzna wszystkich ludzi pracy.

1 Maja stał się dniem przeglądu naszego wspólnego dorobku, gospodarskim świętem całego narodu, okazją do podsumowania bilansu socjalistycznego budownictwa. Dzień ten wyraża naszą wolę dalszej wytrwałej pracy nad umocnieniem i rozwojem naszej socjalistycznej Ojczyzny, naszą gotowość do podjęcia i wykonania nowych, ambitnych zadań jej wszechstronnego rozwoju.

A zarazem wyjątkowo trafnie symbolizuje święto 1-majowe w naszej ludowej Ojczyźnie nierozerwalną jedność naszych zadań narodowych i międzynarodowych, najściślejszy związek między naszą pracą dla kraju, a naszym wkładem we wspólne dzieło międzynarodowej walki z imperializmem, o pokojową przyszłość wszystkich krajów i narodów.

„Nasze naczelne zadania narodowe — czytamy w tezach zjazdowych Komitetu Centralnego partii — uczynić Polskę socjalistycznym krajem o wysokim poziomie rozwoju gospodarki, kultury i dobrobytu ludności, jest zarazem naszym zadaniem międzynarodowym, naszym najcenniejszym wkładem do historycznego współzawodnictwa socjalizmu z kapitalizmem".

Temu też damy mocny wyraz w dniu 1 Maja na ulicach miast i wsi całego kraju, łącząc się uczuciami przyjaźni i braterstwa z narodami państw socjalistycznych, z klasą robotniczą krajów kapitalistycznych, z narodami walczącymi z kolonializmem i budującymi swe nowe życie po latach ucisku, ze wszystkimi bojownikami o postęp i socjalizm na całej kuli ziemskiej.

Obchodząc dziewiętnaste w Polsce Ludowej święto 1 Maja odczuwamy, jak ściśle splatają się rozwój kraju, pomnażanie wielkiego dorobku budownictwa socjalistycznego w Polsce — z proletariackim internacjonalizmem, z zadaniami walki o pokój, z umacnianiem solidarności międzynarodowej.

W dwudziestym roku Polski Ludowej, w przededniu IV Zjazdu naszej partii, majowe święto staje się potężnym przeglądem sił skupionych pod przewodem partii we Froncie Jedności Narodu, walczących o realizację ogólnonarodowych zadań budownictwa socjalistycznego, o pokój na świecie.

Niech się święci 1 Maja — dzień międzynarodowej solidarności klasy robotniczej, dzień bojowego przeglądu sił socjalizmu, wolności narodów i pokoju!

BOGATY PROGRAM OBCHODÓW XX-LECIA LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski zwiedza w towarzystwie dziennikarzy salę historii Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury w Radomiu.

W Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Żwirki i Wigury w Radomiu odbyło się 21 kwietnia br. spotkanie dziennikarzy, w którym wzięli udział również członkowie Klubów Publicystów Lotniczych SDP, na którym przedstawicieli prasy, radia, telewizji i agencji prasowych zapoznano z tegorocznymi obchodami XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego, które będą częścią składową obchodów Dwudziestolecia Polski Ludowej. Na spotkanie przybyli: Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski i szef Zarządu Politycznego Inspektoratu Lotnictwa płk. Mieczysław Puteczny. Po zwiedzeniu szkoły odbyły się pokazy samolotów odrzutowych oraz pierwszego polskiego odrzutowego samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra", który pilotował mjr pil. inż. Józef Menet.

OTO pokrótce niektóre imprezy i przedsięwzięcia planowane z okazji XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego:

● **W sierpniu** br. odbędzie się **konferencja** wojskowo-historyczna z udziałem historyków, weteranów lotnictwa z czasów II wojny światowej i zaproszonych gości. Zasadniczym jej celem jest opracowanie i omówienie w gronie wojskowych historyków lotniczych, publicystów, miłośników historii lotnictwa, weteranów walk oraz przedstawicieli jednostek lotniczych — węzłowych zagadnień rozwoju ludowych Sił Powietrznych na przestrzeni XX-lecia. Po konferencji ukaże się szereg publikacji, które spopularyzują nasz dorobek wśród społeczeństwa. Poza tym wydany będzie specjalny biuletyn zawierający całość materiałów z tej konferencji.

● **Imprezy** popularyzujące lotnictwo w wojsku i wśród ludności cywilnej, m.in.:
- III Rajd Dziennikarzy i Pilotów (17—24 maja);
- XV Lot Południowo-Zachodniej Polski (28.V—7.VI, Kraków);
- X Szybowcowe Mistrzostwa Polski (7—21 czerwca, Leszno);
- Wielka Wystawa Lotnicza w Krakowie z okazji 20-lecia PRL;
- „Rajd Szlakiem XX-lecia PRL" na trasie Chełm — Lublin, Lasy Lubelskie oraz rajd „Poznajmy Budowle Socjalizmu" (maj — czerwiec br.):
- Krajowe Zawody Balonowe;
- „Mistrzostwa Makiet Latających"; (Wrocław, 10—13 września). Impreza ta zostanie zakończona pokazem modelarskim pod hasłem „Historia Lotnictwa Polskiego w modelach latających oraz wystawą modeli sprzętu latającego.

● **Wydawnictwa.** W druku znajdują się następujące książki, które powinny ukazać się na święto naszych skrzydeł:
- **„Powstanie i działanie bojowe Ludowego Lotnictwa Polskiego"**, książka popularnonaukowa omawiająca całokształt dziejów ludowego lotnictwa, bogato ilustrowana;
- **Zarys Historii Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie.**
- **„Wspomnienia pilotów"** — książka opisująca przeżycia wielu czołowych pilotów ludowego lotnictwa. Wydawcą wymienionych pozycji jest Wydawnictwo MON.

Ponadto już ukazały się, bądź ukażą się następujące pozycje:
- 2 skrypty z psychologii pt.: „Psychologiczna charakterystyka działalności pilota" oraz „Psychologiczne właściwości dowodzenia, szkolenia i wychowania w jednostkach lotniczych";
- praca zbiorowa zawierająca 3 referaty: „Z zagadnień postępu technicznego w lotnictwie", „Stan i perspektywy rozwojowe lotnictwa wojskowego", „Zastosowanie elektroniki we współczesnym lotnictwie".
- konspekt dla żołnierzy pt.: „Tradycje Ludowego Lotnictwa Polskiego;
- zbiorek pieśni lotniczych;
- folder pt.: XX lat Ludowego Lotnictwa Polskiego oraz gazetka ścienna „Przodujący ludzie Ludowego Lotnictwa Polskiego".

● **Dla filatelistów i filumenistów.** Filatelistów zainteresuje zapewne zamiar wydania kopert z nadrukiem „XX lat Ludowego Lotnictwa Polskiego", filumenistów zaś — sfinalizowane już wydanie serii nalepek zapałczanych. Koperty znajdą się w obiegu w przeddzień Święta Lotnictwa, natomiast zapałki ze wspomnianymi już nalepkami wyruszą w świat w ilości 40 milionów pod koniec czerwca i lipca. Powinny one dotrzeć do użytkowników najdalej w sierpniu, w przeddzień Święta Lotnictwa.

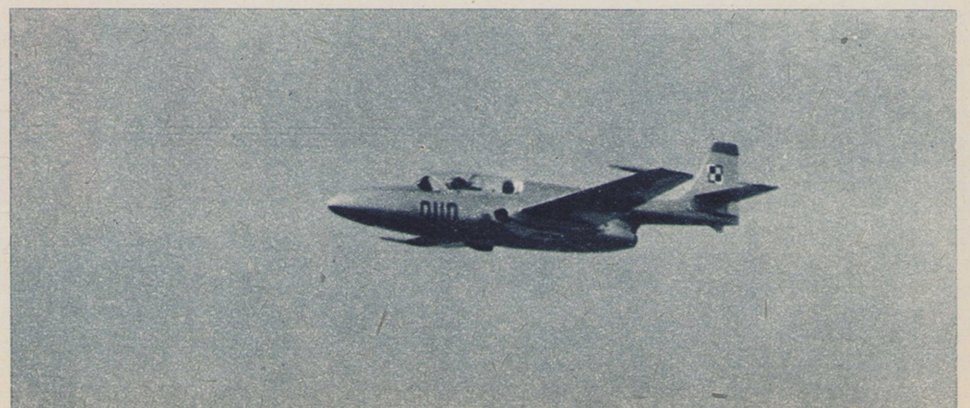
● Zostaną także odsłonięte na pierwszych frontowych lotniskach 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" w Zadybiu Starym (pow. Ryki) i 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków" w Woli Rowskiej (pow. Garwolin) kamienie pamiątkowe. Sprawą ich wzniesienia zajmują się komitety powołane w tym celu przez powiatowe władze Frontu Jedności Narodu. Termin odsłonięcia pamiątkowych kamieni oraz głównych uroczystości w Zadybiu Starym i Woli Rowskiej ustalono na 1 września 1964 roku. Tego samego dnia Szkoła Podstawowa w Zadybiu Starym otrzyma imię 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", natomiast Szkoła Podstawowa w Woli Rowskiej otrzyma imię 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków". Prócz tego w Kołczewie (4 km od Zadybia Starego) na ścianie domu, gdzie stacjonował sztab 1 dywizji lotniczej, zostanie odsłonięta tablica pamiątkowa.

W czerwcu br. w szkołach na terenie powiatów Ryki i Garwolin odbędą się spotkania oficerów lotnictwa z młodzieżą. W najbliższych dniach młodzież szkolna z Zadybia Starego nawiąże korespondencyjny kontakt z młodzieżą w Grigoriewskoje, gdzie 22 lipca 1943 roku powstała 1 Polska Eskadra Myśliwska — zalążek 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

● Centralnych pokazów lotniczych z okazji Święta Lotnictwa nie planuje się w tym roku. Nasze siły powietrzne wezmą natomiast udział w wielkiej defiladzie wojskowej, która odbędzie się — z okazji 20-lecia Polski Ludowej — 22 lipca br. w Warszawie. W okresie dorocznych Dni Lotnictwa (od 23 sierpnia do 12 października) odbędą się także pokazy lotnicze organizowane przez aerokluby regionalne. Będzie również szereg imprez modelarskich i spotkań ludzi naszego lotnictwa ze społeczeństwem i młodzieżą. (yy)

„Iskra"

Foto: B. Koszewski (2)



Z ZAGRANICY

Komunikacja i transport

★ Znajdujący się w drodze z Johannesburga do Rzymu samolot DC—8 włoskich linii „Alitalia" startował właśnie z lotniska w Nairobi, gdy nagle wypadł jeden z silników maszyny. Pilot zdecydował się na gwałtowne hamowanie. Samolot zdążył zatrzymać się na samym końcu lotniska. Zarówno załoga jak i 136 pasażerów wyszło cało.

★

★ Czechosłowackie linie CSA uruchomiły nową trasę pasażerską łączącą Pragę ze stolicą Afganistanu — Kabulem. Na trasie liczącej ponad 7 370 km raz w tygodniu kursują samoloty Ił—18. Lot z lądowaniami w Sofii, Atenach, Damaszku i Teheranie trwa 18 godzin.

★

★ Sprawa zabierania przez skandynawskie towarzystwo SAS pasażerów z W. Brytanii (z lotniska międzynarodowego Prestwick w Szkocji) jest nadal nie rozstrzygnięta. Jak wiadomo W. Brytania żąda ograniczenia lotów przez Prestwick, motywując tym, że SAS zabiera pasażerów brytyjskim liniom lotniczym, wyrządzając im straty finansowe. Ambasadorowie Danii, Norwegii i Szwecji przeprowadzili już kilka rozmów z brytyjskim ministrem spraw zagranicznych Butlerem, nie osiągając jednak żadnego porozumienia.

★

★ Samolot francuski runął w płomieniach na ziemię krótko po starcie z lotniska w Lozannie. W katastrofie zginęły 4 osoby — dwa małżeństwa z Paryża.

★

★ Cztery osoby zginęły w katastrofie samolotu, który wpadł w niedzielę dn. 12. IV. br. do morza w odległości 1 mili od brzegu, w rejonie Neapolu.

★

★ Szwajcarskie linie lotnicze „Swissair" przewiozły w ub. r. 1,8 mln pasażerów, w porównaniu z 1,67 mln osób w roku 1962. Ponad 100 tys. pasażerów przewiozły samoloty „Swissair" przez północny Atlantyk.

Militaria

★ Nad jedną z gęsto zaludnionych dzielnic Tokio rozbił się myśliwiec odrzutowy, wchodzący w skład amerykańskich sił powietrznych w Japonii. Trzy osoby zginęły, a trzy odniosły rany.

★

★ Przedstawiciel ZSRR, ambasador Carapkin, na posiedzeniu konferencji rozbrojeniowej w Genewie skrytykował amerykańską propozycję dotyczącą zniszczenia tylko niektórych przestarzałych typów samolotów bombowych. Propozycji USA ambasador Carapkin przeciwstawił wniosek radziecki w sprawie zniszczenia całego lotnictwa bombowego w pierwszej kolejności przez wielkie mocarstwa rozporządzające największym potencjałem militarnym.

POLSKA Z LOTU PTAKA



RZESZÓW. Z prowincjonalnego małego miasteczka — Rzeszów urósł do rangi miasta wojewódzkiego. Jak grzyby po deszczu rosną tu nowe domy i osiedla mieszkaniowe. Oto lotnicze zdjęcie „wysokościowców" rzeszowskich, w widoku od strony Wisłoka.
Foto: JERZY JAWCZAK

ROZMAWIAMY



Z I SEKRETARZEM KOMITETU ZAKŁADOWEGO PZPR WSK-OKĘCIE JERZYM WOŁKOWICZEM

— Z jakimi osiągnięciami wchodzi WSK Warszawa-Okęcie w rok XX-lecia Polski Ludowej, jakimi nowymi czynami wita załoga ten jubileusz?

— Zakład nasz od lat wykonuje i to nierzadko z nawiązką swe plany produkcyjne. Dla przykładu podam, że w roku 1963 plan produkcji globalnej wykonaliśmy w 103,8%, plan produkcji towarowej w 110,2% i plan produkcji eksportowej w 100%. Natomiast w ramach czynów społecznych załoga nasza wykonała w tymże 1963 roku 23 komplety zabawowe dla dzieci wartości 750 tys. złotych.

Bieżący rok, który jest rokiem dwudziestolecia Polski Ludowej, obchodzimy pod kątem zobowiązań produkcyjnych związanych z przyspieszeniem głównych zadań realizacji wynikających z planów 1964 roku, zobowiązań społecznych załogi oraz działalności propagandowej skupiającej się szczególnie wokół takich świąt jak Dzień Metalowca, 1 Maja, Zjazd Partii, 22 Lipca i rocznica Wielkiej Rewolucji Październikowej.

I tak w zakresie realizacji planów produkcyjnych wyniki za I kwartał br przedstawiają się następująco: produkcja globalna — 102,1%, produkcja towarowa — 110,3% i produkcja eksportowa — 127,3%. Każą one mieć realną nadzieję, że i w tym roku nie będziemy mieli większych kłopotów na tym odcinku. Co należy szczególnie podkreślić to fakt, iż wykonanie planów za I kwartał we wszystkich wskaźnikach zostało osiągnięte bez wykorzystania godzin nadliczbowych.

Rok dwudziestolecia Polski Ludowej oraz IV Zjazd Partii i Święto 1 Maja załoga nasza czci nowymi zobowiązaniami produkcyjnymi i większym niż dotychczas wkładem pracy społecznej dla dobra zakładu.

Podjęto zobowiązania produkcyjne, w wyniku których zakład zwiększy produkcję o wartości 5 milionów i 92 tysięcy złotych. Postanowiono też przyspieszyć terminy wykonania produkcji eksportowej oraz terminy wykonania prac związanych z opracowaniem konstrukcyjnym i technologicznym. Szacunkowo ta grupa zobowiązań przyniesie zakładowi 4,8 miliona złotych oszczędności. Oprócz tego w ramach czynu społecznego załoga wykona zestawy zabawowe dla dzieci Warszawy na sumę 442 tys. złotych. Za udział w tych ostatnich pracach nasz zakład otrzymał złotą odznakę honorową miasta st. Warszawy. Ponadto w czynie społecznym wykonamy takie prace jak dodatkowe wyposażenie stanowisk pracy, pomoce naukowe dla uczniów szkoły zakładowej oraz uporządkujemy teren zakładu pracy, na łączną sumę 77,5 tys. złotych.

— Jaka część załogi bierze udział w podejmowaniu oraz realizacji wspomnianych tu zobowiązań i kto się szczególnie wyróżnia na tym polu?

— Dwudziestolecie Polski Ludowej czci czynem cała nasza załoga. W tej pracy zaangażowana jest też żywo organizacja partyjna oraz inne organizacje działające w naszym zakładzie, takie jak ZMS, LOK, SIT, TPPR itp. Przodująca rola przypada jednak niewątpliwie Brygadom Pracy Socjalistycznej, których mamy w tej chwili 72, w tym 6 z tytułem, 7 dla których wystąpiono już o przyznanie tego zaszczytnego tytułu oraz 59, które walczą o miano Brygady Pracy Socjalistycznej.

Najlepszymi z Brygad Pracy Socjalistycznej w naszym zakładzie są brygady Zygmunta Miłkosia i Wojciecha Gołębiowskiego. Dodać też należy, że szczególnie dużo w rozwój BPS wkłada Władysław Pudłowski, przedstawiciel Samorządu Robotniczego.

Rozm: HEK



Precyzja i staranność to niezbędne elementy pracy przy produkcji latających orchidei.



Obok produkcji „Fok" wrocławskie zakłady wykonują też prace wykończeniowe przy szybowcach „Zefir".

FOKI NA EKSPORT – WYCZYNY –

Polskie szybowce wyróżniają się zawsze wyjątkowo estetycznym wykończeniem wnętrza kabiny.



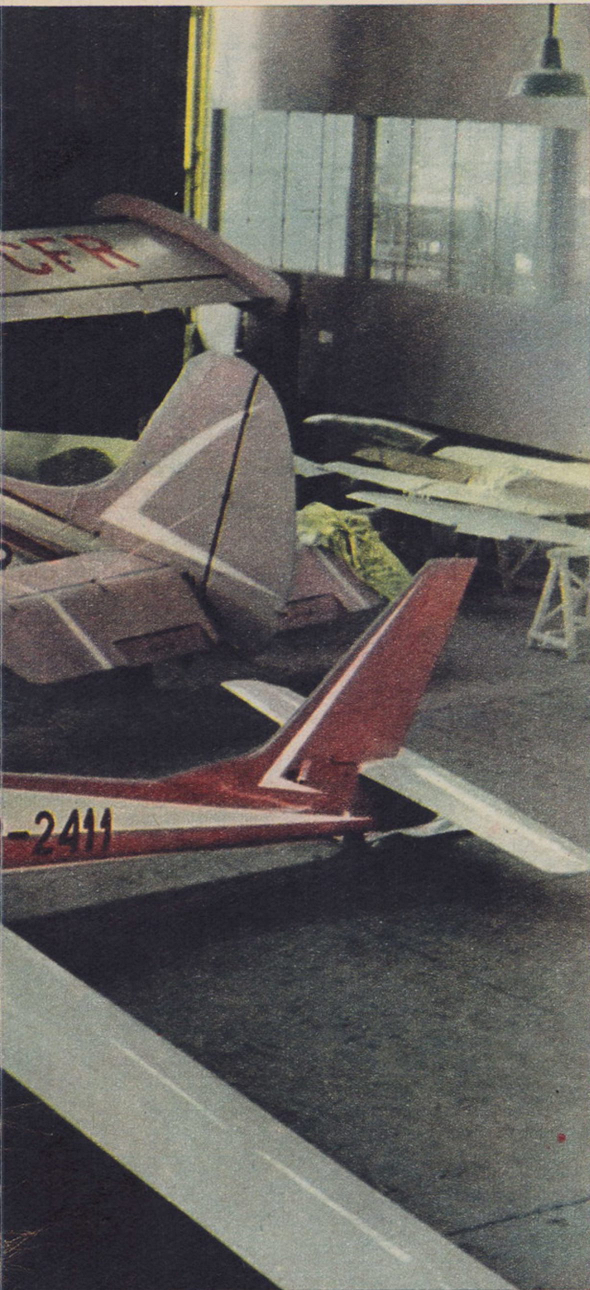
TO fakt. Nie reklama. „Foka" robi karierę. Pięć lat temu w Kolonii wśród tłumu latających „orchidei" znalazł się polski szybowiec wysokowyczynowy klasy standard, „Foka". Strzelista sylwetka, komfortowe wyposażenie, staranne wykończenie musiały zdobyć serca wszystkich miłośników latania bezsilnikowego. Kiedy jeszcze Adam Witek zaczął wygrywać konkurencję za konkurencją, uzyskując wyniki czasem lepsze od klasy otwartej, zachwytom nie było końca. Z miejsca znaleźli się chętni nabywcy, którzy od ręki gotowi byli dać wiele, by posiadać to latające cudo.

„Foka" — jak wszystkie nasze szybowce — powstała w Szybowcowych Zakładach Doświadczalnych w Bielsku-Białej. Konstrukcja mgr inż. Władysława Okarmusa.

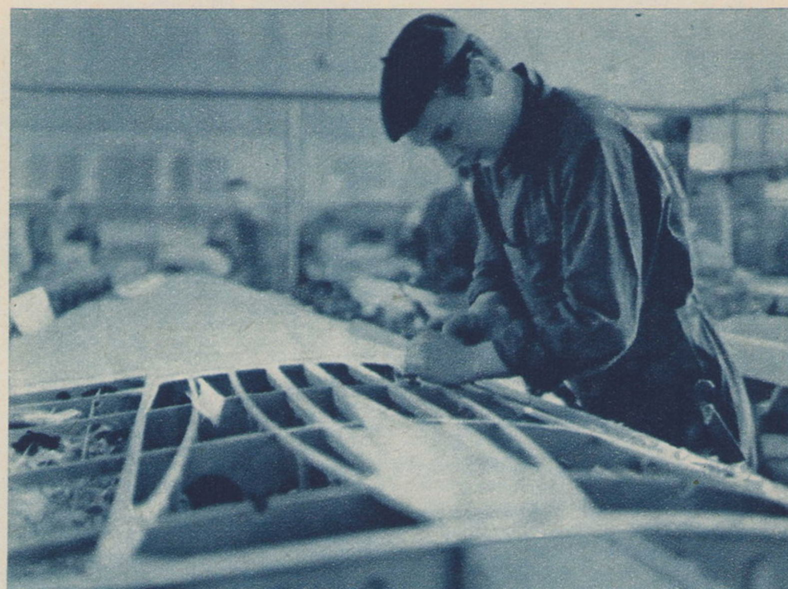
Dziś nasz fotoreporter odwiedził gniazdo w którym rodzą się seryjne „Foki". Zachowując kształty, ogólną charakterystykę, przeszły one szereg metamorfoz. Głównie zmiany dotyczyły skrzydeł. Zrezygnowano z pokryć przekładkowych na rzecz konstrukcji wielopodłużnicowych. Celem było doprowadzenie powierzchni nośnych do idealnych kształtów, gładkości oraz trwałości.

Zagraniczni — większość produkcji idzie na eksport — i krajowi nabywcy otrzymują szybowiec coraz lepszy i mocniejszy. Pracownicy wrocławskich Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego mogą być dumni ze swego dzieła. Zapytajcie, proszę, któregokolwiek z pilotów latających na „Foce". Odpowie, podobnie jak Pelagia Majewska po pierwszym rekordzie świata na tym typie: Aż chciałoby się krzyknąć, że „Foka" jest wspaniała. Entuzjazm jest uzasadniony. Wyniki Witka w USA i Kanadzie, liczne rekordy (wspaniały wyczyn Wróblewskiego!) — zapewniły temu szybowcowi uznanie wszystkich pilotów. To najlepszy dowód jakości.

Życząc wrocławiakom, by spod ich rąk wyszło jeszcze „całe mnóstwo" nowych „Fok", zapraszamy w ślad za obiektywem Janusza Szymańskiego do obejrzenia zakładów, z których lecą w szeroki świat choć drewniane ale tak sławne ptaki. (pj).

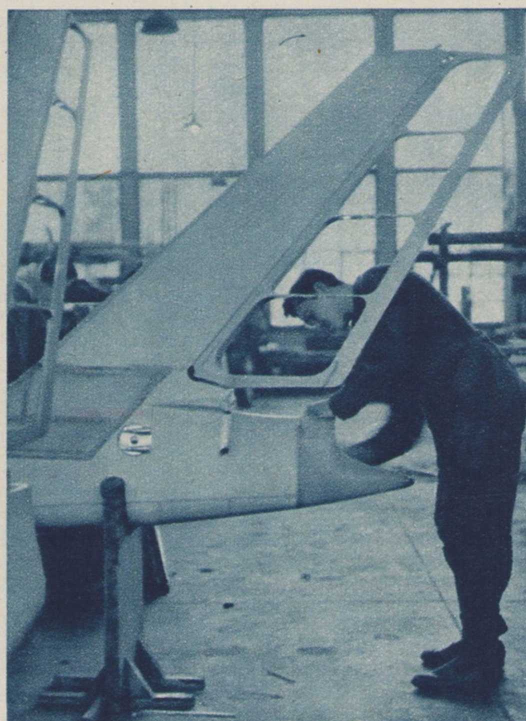


Zmiany wprowadzone w konstrukcji skrzydła „Foki" zapewnią nieskazitelną gładkość, idealny kształt i „wieczną" trwałość powierzchniom nośnym.



Zdjęcia: JANUSZ SZYMAŃSKI

REKORDY



To nasi konstruktorzy wprowadzili do konstrukcji szybowców ukośne stateczniki pionowe — na wzór odrzutowców.



Kierownik kontroli technicznej zakładów, szybowcowy wicemistrz świata inż. Jerzy Popiel, udziela wywiadu reporterce z rozgłośni radiowej.

Kadłuby, skrzydła, stateczniki — a pomiędzy nimi ich twórcy — pracownicy wrocławskich ZSLS.

CAŁA LOTNICZA POLSKA



MINĘŁY cztery miesiące jubileuszowego roku. XX-lecie Ludowej Ojczyzny, zbliżający się IV Zjazd naszej Partii, XX-lecie Ludowego Lotnictwa Polskiego — wszystko to składa się na wyjątkową mobilizację całego społeczeństwa i w tej liczbie — oczywiście — wszystkich lotników. Kiedy z początkiem bieżącego roku rzuciliśmy hasło organizowania Lotniczego Czynu XX-lecia, nie mieliśmy wątpliwości jaki otrzymamy odzew. Patriotyzm pilotów widoczny był w ciągu wszystkich dwudziestu lat istnienia lotnictwa w Polsce Ludowej. Zaczęło się od zasypywania lejów, ochrony sprzętu porzuconego przez okupanta, odgruzowania obiektów. Potem przyszły lata pionierskiej pracy. Często za groszowe wynagrodzenie. Na ogół przez kilkanaście godzin dziennie. Ale zapału starczało na wszystko. I na noszenie szybowców na rękach i naciąganie linki wyciągarkowej systemem „wołga — wołga".

Inny jest dziś obraz lotniczej Polski. Wspaniałe hangary, nowoczesny sprzęt, tysiące wylatanych godzin, osiągnięcia sportowe na miarę międzynarodową — budzą podziw opinii światowej. Nasze szybowce, samoloty, przyrządy pokładowe stanowią poważny element eksportu.

To właśnie, co przeżywaliśmy w ciągu dwudziestu lat, jak zmieniło się nasze lotnictwo sportowe często, bardziej czujemy niż analizujemy rozumowo. Czasem tylko, tak jak dziś, przy okazji święta czy rocznicy oglądamy się wstecz ze zdziwieniem: ileśmy to zrobili.

Radosny będzie, jak co roku, dzień święta 1 Maja. I jak co roku wśród setek, tysięcy manifestujących znajdą się lotnicy. Ich aktualną legitymacją wkładu do uświetnienia jubileuszowego roku będą zobowiązania w ramach Lotniczego Czynu XX-lecia. A jeśliby ktoś przejrzał zamieszczane przez „Skrzydlatą" deklaracje czynów społecznych, to przekona się bez trudu, że już prawie wszystkie aerokluby i ośrodki lotnicze podjęły cenne zobowiązania, że je realizują, przynosząc lotnictwu sportowemu wielkie i wielorakie korzyści. Tylko te, wymierne w złotówkach, można określić rzędem kilkuset tysięcy złotych. A oto dalsze zobowiązania, które ostatnio otrzymaliśmy:

Aeroklub Białostocki, w ramach Lotniczego Czynu XX-lecia, zadeklarował:

Sekcja spadochronowa

1. Uporządkowanie terenu przy wieży spadochronowej;
2. Wykonać plansze — pomoce naukowe, szt. 7;
3. Przygotować 2-ch skoczków na instruktorów;
4. Przepracować społecznie dla potrzeb aeroklubu 400 godzin.

Sekcja samolotowa

1. Obsługa społeczna IV Szybowcowych Mistrzostw Ziemi Białostockiej;
2. Obsługa imprez lotniczych organizowanych przez AB w roku XX-lecia;
3. Przepracować 500 godzin społecznie dla sekcji szybowcowej, spadochronowej oraz LPW.

Sekcja szybowcowa

1. Wykonać plansze i pomoce naukowe dla potrzeb działu wyszkolenia;
2. Wziąć czynny udział w organizacji IV Szybowcowych Mistrzostw Ziemi Białostockiej;
3. Zorganizować na terenie województwa dwa koła lotnicze;
4. Brać udział w prowadzeniu Kroniki Aeroklubu Białostockiego;
5. Obsadzić 30 dni lotnych przez instruktorską kadrę społeczną;
6. Wziąć czynny udział w przygotowaniach sprzętu lotniczego do zbliżającego się sezonu lotnego.

Szereg cennych zobowiązań, i to zaplanowanych w krótkich terminach, nadesłał **Aeroklub Słupski**:

a) Wykonać reklamę propagującą lotnictwo na mikrobusie służbowym „Nysa";
b) Założyć kwietniki i kwiatowy emblemat aeroklubu przy bramie wjazdowej — niwelacja terenu, wysiew kwiatów i traw, nawiezienie żwiru na alejki;
c) Wymalować 34 tablice i znaki ostrzegawcze na hangarze i innych pomieszczeniach;
d) Przeprowadzić remont wozu do transportu szybowców — założenie nowej instalacji elektrycznej, naprawa pokrycia i malowanie;
e) Wymalować przyczepę do ciągnika „Zetor" do dnia 15.IV.64 r;
f) Wykonać pomoce naukowe do szkolenia pilotów (przekroje gaźnika, silnika, przyrządów pokładowych) oraz plansze poglądowe;
g) Przedłużyć resurs na szybowiec „Mucha ter", zakwalifikowany uprzednio do kasacji;
h) Naprawić papowe pokrycie dachu łączącego hangar z warsztatami (40 m²);
i) Przeprowadzić naprawę „bezetki" — naprawa instalacji, malowanie, wykonanie i umocowanie uchwytu na gaśnicę p. poż.;
j) Wykonać prace malarskie — ograniczników na lotnisku, ławek dla publiczności, urządzeń do szkolenia naziemnego skoczków oraz 3 masztów;
k) Przebudować samochód na wóz startowy, zainstalować niezbędne urządzenia i wykonać odpowiednie malowanie (pasy lub kratka dwukolorowa);
l) Wykonać bronowanie i wyrównanie nawierzchni trawiastej lotniska;
ł) Świadczyć finansowo na rzecz Społecznego Funduszu Budowy Szkół i SFOS — cały rok.

Obok tak bliskich wszystkim rocznic, członkowie **Aeroklubu Elbląskiego** mają i specjalną własną: 19 lat mija od wyzwolenia Elbląga. A oto ich zadeklarowane czyny społeczne:

Dział wyszkolenia

1. Przygotować i wyposażyć salę wykładową w niezbędne pomoce naukowe;
2. Przygotować sprzęt pomocniczy i wykonać tarcze sygnalizacyjne, chorągiewki startowe i inne;
3. Przygotować i uruchomić radiostacje startowe A 7b oraz RSI—6;
4. Przeprowadzić poza normalnymi obowiązkami pogadanki i wyświetlić filmy na tematy związane z XX-leciem PRL i ludowego lotnictwa w kołach lotniczych, drużynach ZHP i ZMS;
5. Zorganizować całoroczne zawody szybowcowe i jesienne zawody samolotowe;

Dział techniczny

1. Naprawa starego i uszkodzonego pomieszczenia, przeznaczonego na podręczny magazyn MP i S przemysłowego;
2. Remont wózka transportowego do szybowców;
3. Zbudowanie wózka do akumulatorów;
4. Uporządkowanie terenu w okolicy hangaru i zbudowanie ogrodzenia dla pojazdów mechanicznych;
5. Przedłużyć żywotność i resurs samolotu Junak-3 SP BOU;
6. Przepracować dodatkowo w celu zabezpieczenia technicznego planowanych z okazji XX-lecia PRL imprez tj. zawodów i pokazów 300 godzin.

Dział administracyjno-gospodarczy i finansowy

1. Pomoc w pracach przy organizacji sali wykładowej;
2. Dodatkowa pomoc przy organizacji obozu letniego;
3. Organizować pracę administracyjno-finansową i gospodarczą tak aby wykonać plany rzeczowe z obniżką kosztów szkolenia o 7 proc. w stosunku do planu kosztów na rok 1964.

Zarząd aeroklubu

1. Organizacja transportu w formie pracy społecznej w celu usprawnienia pracy wyszkoleniowej i zaopatrzenia;
2. Wykonanie szeregu prac technicznych celem zabezpieczenia bezpieczeństwa i higieny lotów.

Jak liczą członkowie **Aeroklubu Elbląskiego**, realizacja przytoczonych zobowiązań ma ogólną wartość ponad 32 000 zł.

W dniu 23 lutego br zebrali się członkowie **Aeroklubu Kujawskiego** w Inowrocławiu. I oni postanowili wykonać szereg prac dla uczczenia XX-lecia PRL. Są to m. in. następujące czyny:

1. Przerobić skasowany samochód na radiowóz startowy;
2. Wykonać dla samolotów hangarowanych na wolnym powietrzu trzy stojaki z gruzobetonu dla zapewnienia lepszych warunków konserwacji i eksploatacji;
3. Wykonać wózek startowy dla akumulatorów;
4. Z posiadanych na stanie przyrządów pokładowych (skasowanych) wykonać 10 przekroi jako pomoce naukowe.
5. Każdy pracownik i członek aeroklubu przeznaczy 20 godzin pracy dodatkowo przy porządkowaniu terenu lotniska lub innych czynach społecznych.
6. Instruktorzy etatowi i społeczni przeznaczyli po 50 godzin dodatkowej pracy w ramach swych uprawnień wynikających z licencji instruktorskich;
7. Wykonać tablicę rekordów krajowych, klubowych i światowych;
8. Wykonać ograniczniki oznaczające pole wzlotów;
9. Poza tym podjęto szereg zobowiązań indywidualnych między innymi:
— piloci będą opiekowali się kołami lotniczymi;
— szereg pilotów zobowiązało się założyć nowe koła lotnicze;
— zorganizować szereg imprez propagandowych np.: pokazy lotnicze, pokazy modelarskie, wystawy, wyświetlanie kroniki filmów, organizowanie spotkań i prelekcje.

Ponadto sekcja modelarska postanowiła:

1. Zbudować tor modelarski na terenie lotniska, o nawierzchni żużlowej;
2. Wykonać gabloty propagandowe;
3. Urządzić pokazy i wystawy modelarskie w trzech miejscowościach.

Łączna wartość zobowiązań wynosi około 70 000 zł.

I tak, jeden po drugim, już prawie wszystkie kluby wystartowały w Lotniczym Czynie XX-lecia. Liczymy, że wkrótce zameldują się i ostatnie. Ale podejmowanie zobowiązań, to wstępny etap. Czekamy niecierpliwie na wiadomości o realizacji podjętych czynów społecznych. Realizacja bowiem dopiero przyniesie lotnikom sportowym nowe wartości, te czysto lotnicze i te, można tak to nazwać, ogólnospołeczne. To będzie jeszcze jeden dowód patriotyzmu lotników sportowych, którego tylu przejawów byliśmy świadkami w ciągu XX-lecia.

(Pom.)

Przedłużanie resursów, żywotności sprzętu — to jeden z często powtarzających się elementów zobowiązań.
Foto: B. Koszewski



KRONIKA LOTNICZA 20-LECIA

Opracował: J. R. KON

1948 ROK (dokończenie)

25 czerwca

● W Warszawie odbyło się Walne Zgromadzenie ARP, na którym uchwalono nowy statut Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

*

27—30 czerwca

● W Katowicach odbyły się XIII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających, zorganizowane przez Śląsko-Dąbrowski Okręg Ligi Lotniczej. Wzięło w nich udział 100 zawodników z 204 modelami. W punktacji zespołowej zwyciężył zespół modelarzy okręgu wojewódzkiego LL Kielce, przed Poznaniem i Rzeszowem.

*

11 lipca

● Pil. Irena Kempówna ustanowiła na Żarze (z pasażerem Ireną Przymanowską) 2 krajowe rekordy: długotrwałości lotu (10 godzin 31 minut) i wysokości (2 065 m) w kategorii szybowców dwumiejscowych kobiet („Żuraw").

*

20 lipca

● Pil. Irena Kempówna ustanowiła na Żarze kobiecy rekord Polski wysokości — 2 629 m (na szybowcu „Mucha").

*

22 lipca

● Pil. Irena Kempówna ustanowiła na Żarze (z pasaż. Ir. Przymanowską) kobiecy krajowy rekord długotrwałości lotu — 14 godz. 22 min. (w kategorii II).

*

28 lipca

● Polscy szybownicy (Adamski, Kempówna, Zientek) lądują w Austrii w okolicach Wiednia po zespołowym przelocie z Żaru.

*

21—22 sierpnia

● W Łodzi odbyły się IX Krajowe Zawody Lotnicze z udziałem 34 załóg. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Krakowskiego: Jan Jasiński — Adam Bułat. Zespołowo pierwsze miejsce zdobył Aeroklub Warszawski.

*

2 września

● W Łodzi oblatano dziewiąty prototyp LWD — samolot szkolno-treningowy „Zuch".

*

5 września

● Czwarte z kolei w Polsce Ludowej Święto Lotnictwa, obchodzono pod hasłem „Lotnictwo w służbie pokoju". Na lotnisku Okęcie w Warszawie odbyły się centralne pokazy lotnicze, połączone z promocją oficerów lotnictwa. Pokazy podziwiało 150 tysięcy osób.

*

13 września

● Pil. Adam Zientek z pasażerem Maciejem Hrabykiem ustanowił na Żarze rekord Polski wysokości ((2 630 m) w kategorii szybowców dwumiejscowych („Żuraw").

● W Łodzi zmarł, przeżywszy 73 lata, prof. inż. Czesław Witoszyński, znakomity polski uczony profesor zwyczajny Politechniki Warszawskiej i Łódzkiej, długoletni kierownik Instytutu Aerodynamicznego, członek Akademii Nauk Technicznych i bliski współpracownik Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi.

*

Wrzesień

● Pod koniec miesiąca odbył pierwsze loty dziesiąty prototyp LWD — „Żak-4" (z silnikiem Walter Mikron IV o mocy 105 KM).

*

1 — 3 października

● W Paryżu odbyła się 41 Konferencja Generalna FAI, w której wzięli udział przedstawiciele ARP: sekretarz generalny — mjr Janusz Przymanowski i skarbnik — płk Władysław Żaczkiewicz. Na konferencji tej wybrano przedstawiciela Polski, prof. Włodzimierza Humena, wiceprezydentem FAI, a inż. Rudolf Weigl wszedł do Komisji Szybowcowej FAI.

Sportowcy lotniczy Warszawy w pochodzie pierwszomajowym.



JELENIA GÓRA

W lokalu Aeroklubu Jeleniogórskiego odbyło się X Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze. Ze względu na przypadający jubileusz, miało ono nader uroczysty charakter. Obrady zgromadzenia prowadził prezes honorowy AJ mgr Zbigniew Doroszewski („ojciec" miasta Jeleniej Góry). W prezydium zajęli miejsca przedstawiciele Partii, wydziału oświaty, redakcji „Nowin Jeleniogórskich" i zakładów produkcyjnych.

Podczas tajnego głosowania funkcję prezesa AJ powierzono po raz trzeci Władysławowi Kuczerze. Władysław Kuczera jest jednym z założycieli aeroklubu i pełnił różne funkcje w zarządzie AJ od 1946 roku. Jest także seniorem lotnictwa i mimo 66-ciu lat jego wielkim antuzjastą.

Do zarządu aeroklubu zostali wybrani także cenieni działacze lotnictwa na Ziemi Jeleniogórskiej: inż. Józef Kasprzak — pracownik Cieplickiej „Fampy" i dyrektor cieplickiego uzdrowiska — Teodor Pragłowski. Odznaczenia mistrzów sportu otrzymali: Zygmunt Znaniecki, Wiesław Zaryckí i Mirosław Berner. W toku obrad wyróżniono pilotom zadania, mające na celu podniesienie poziomu wyszkolenia oraz większe niż dotychczas osiągnięcia. Po zakończeniu obrad odbyły się egzaminy teoretyczne, do których piloci przygotowywali się w okresie zimowego szkolenia.

Teresa Bielańska

SŁUPSK

W pięknie udekorowanej sali Aeroklubu Słupskiego odbyło się Walne Zgromadzenie członków aeroklubu. Wśród zaproszonych gości znaleźli się przedstawiciele władz partyjnych i miejskich. Referat sprawozdawczy wygłosił prezes aeroklubu Edward Śmiechura. W swym referacie podkreślił on dobre oraz złe strony pracy ustępującego zarządu. Następnie omówił pracę poszczególnych sekcji. Na podkreślenie zasługuje fakt ożywienia działalności modelarstwa lotniczego na Środkowym Wybrzeżu.

Prezesem aeroklubu wybrany został ponownie Edward Śmiechura. Ponadto do zarządu wybrano kierownika Wydziału Propagandy KW PZPR tow. Dymka wiceprzewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej tow. Melonka.

Piotr Ławrynowicz

SZCZECIN

W „Kurierze Szczecińskim" ukazały się ostatnio „Opowiadania lotnicze" — Andrzeja Ziemińskiego, drukowane w odcinkach. Treść i styl opowiadań dostosowane są dla szerokiego kręgu odbiorców. Autor opisuje w sposób bardzo ciekawy różne przygody lotnicze, pełne humoru i emocji. Akcja toczy się bardzo żywo i obejmuje swoim zasięgiem okres lat powojennych.

Fakt ukazania się opowiadań lotniczych w tak poczytnym dzienniku jakim jest „Kurier Szczeciński" ma bardzo istotne znaczenie dla propagandy lotniczej, nie tylko dla miasta Szczecina, lecz i dla całego województwa.

Henryk Konieczka

GDAŃSK

W Aeroklubie Gdańskim odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze sekcji spadochronowej. Sprawozdanie wygłosił Ireneusz Zapaśnik. W ubiegłym roku skoczkowie Aeroklubu Gdańskiego wykonali 640 skoków z samolotu. Wyszkolono 8 skoczków do klasy III-ciej, do klasy II — 5 i do klasy I — 2. Osiemnastu gdańskich skoczków zdało egzamin i uzyskało licencje skoczka spadochronowego. W Spadochronowych Mistrzostwach Polski startowało 7 osób, w tym 3 kobiety i 4 mężczyzn. Za swą działalność w roku 1963 sekcja została wyróżniona dyplomem przez MKKFiT w Gdańsku oraz przez zarząd Aeroklubu Gdańskiego jako przodująca sekcja Aeroklubu Gdańskiego. W wyniku wyborów do władz sekcji weszli: Marian Sylwańczyk jako przewodniczący i Tadeusz Frołow jako jego zastępca.

Zbigniew Moryciński

KIELCE

W tegorocznym Walnym Zgromadzeniu Sprawozdawczo-Wyborczym członków Aeroklubu Kieleckiego brali udział przedstawiciele władz administracji terenowej, organizacji społecznych, politycznych i APRL (mgr inż. Wiktor Leja i Bronisław Arabski). Uczestnicy Walnego Zgromadzenia dokonali wnikliwej oceny działalności zarządu za okres jego kadencji i wytyczyli nowe formy działalności tej organizacji na



najbliższe lata. Z okazji 20-lecia istnienia Polski Ludowej pracownicy etatowi podjęli liczne zobowiązania, których wartość określa się sumą 86 tys. złotych. W czasie obrad Walnego Zgromadzenia postanowiono powołać komitet obchodu istnienia Aeroklubu Kieleckiego, który w ścisłej współpracy z Komitetem Frontu Jedności Narodu popularyzować będzie osiągnięcia Aeroklubu Kieleckiego na przestrzeni 20-tu lat.

Do władz aeroklubu na okres następnej kadencji wybrano prezydium w następującym składzie: prezes — Fryderyk Karczewski, wiceprezes — Roman Gajos, sekretarz — Longin Pisała, zastępca sekretarza — Leszek Boruć, skarbnik — Stanisław Brelski i zastępca skarbnika — Bogusław Haman.

Wyrażamy nadzieję, że nowe władze postawią pracę aeroklubu na wyższym poziomie.

Józef Pańtak

LUBLIN

Aeroklub Lubelski przywiązuje wiele uwagi do spraw popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży szkolnej. Ostatnio, z okazji XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego, odbyły się dwie imprezy estradowo-lotnicze. Organizatorem ich był Aeroklub Lubelski, przy współudziale Kuratorium Okręgu Szkolnego, Ligi Obrony Kraju i Komendy Chorągwi ZHP.

Po eliminacjach rejonowych przeprowadzono w Lublinie finał wojewódzki lotniczej zgaduj-zgaduli pt. „Co wiem o lotnictwie". Przy aplauzie licznie zgromadzonej młodzieżowej publiczności najwięcej punktów — 42 (na 48 możliwych) zdobył uczeń I Liceum Ogólnokształcącego w Białej Podlaskiej — Roman Mazurek. W nagrodę otrzymał on radioodbiornik „Violetta". Drugie miejsce zajął uczeń Technikum Energetycznego w Lublinie — Zdzisław Zabielski, a trzeci był Adam Krukowski z I Liceum Ogólnokształcącego w Zamościu.

Ciekawą imprezą były także eliminacyjne rozgrywki teleturnieju pt. „Nasze skrzydła". Do udziału w teleturnieju dopuszczeni zostali zwycięzcy wstępnych eliminacji, które przeprowadzono w kołach lotniczych i Ligi Obrony Kraju. Najlepszymi okazali się Andrzej Wasiak, uczeń Lic. Ogólnokształcącego.

Bardzo sprawne przeprowadzenie obu konkursów — to w dużej mierze zasługa konferansjera imprez red. Tadeusza Tłuczkiewicza z rozgłośni lubelskiej Polskiego Radia, a zarazem pilota Aeroklubu Lubelskiego. Całość muzyczne uprzyjemniały młodzieżowe zespoły amatorskie.

Tadeusz Chwałczyk



WIECZNIE MŁODA

Drodzy Koledzy!

W swoich wędrówkach reporterskich znalazłem się w miasteczku Kęty, woj. krakowskie. Spotkałem tam mgr. Bronisławę Zbylut. Zapewne przypominacie sobie, że obok bodaj Modlibowskiej była ona jedną z dwu pierwszych kobiet pilotów w Polsce. We wrześniu 1939 r brała udział w walkach z Niemcami jako pilot i została zestrzelona nad Lublinem w momencie, gdy na samolocie RWD-13, dozbrojonym karabinem maszynowym, osłaniała odwrót wojsk gen. Bortnowskiego.

Po wyleczeniu ciężkiej kontuzji, mjr pil. Bronisława Zbylut wraca do Kęt, gdzie bierze udział w ruchu oporu, między innymi organizując przerzuty na tereny bezpieczne zbiegłych więźniów Oświęcimia. Obecnie Bronisława Zbylut przewodniczy Miejskiej Radzie Narodowej w Kętach i to już trzecią kadencję. Zdobyła sobie uznanie, zaufania i chyba nie przesadzę, jeśli powiem, że nawet miłość swoich współobywateli. W Kętach każdy przechodzień wskaże wam dom, w którym mieszka przewodnicząca, mówi się o niej jako o człowieku z kryształowym charakterem, podziwia się jej energię, rozum, uczciwość, że jest pierwszą osobą w mieście i gdyby chciała wykorzystać swoją pozycję, mogłaby na pewno zdobyć dla siebie mieszkanie z wygodami, a mieszka więcej niż skromnie. Dla Kęt zrobiła bardzo wiele. Znają ją wszystkie urzędy i instytucje, gdzie zabiega o pomoc w rozwoju miasta.

Sądzę, że przypomnienie tej postaci, szczególnie młodzieży, byłoby wielce pożyteczne.

Łączę pozdrowienia
Konrad Wojtasiński

ZAPOMNIANE MOGIŁY

Panie Redaktorze!

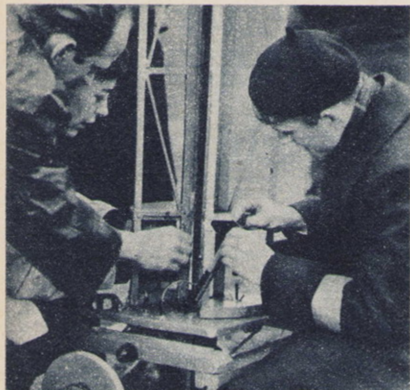
Drugiego września 1939 r w godzinach przedpołudniowych polski „Karaś" wykonywał zadanie. Znienacka został napadnięty przez dwa niemieckie myśliwce. Wywiązała się nierówna, ale bardzo zacięta walka. Zmagania te miały miejsce w rejonie Gnaszyna na zachód od Częstochowy. W pewnym momencie, ugodzony celnym strzałem hitlerowski samolot, ciągnąc za sobą smugę dymu roztrzaskał się o ziemię. Siły wyrównały się, teraz polski „Karaś" walczył tylko przeciw jednemu niemieckiemu myśliwcowi. Jednak samolot niemiecki był zwinniejszy, szybszy i celną serią z karabinu maszynowego ugodził polski samolot. „Karaś" zapalił się, grzebiąc w miejscu upadku trzech członków załogi. Walka ta trwała około 15 minut.

Tyle relacji mieszkańca Gnaszyna, gdzie palący się samolot upadł tuż koło domu Stefana Kukuły. Ciała pilotów zostały złożone na cmentarzu, w Gnaszynie i znajdują się tam do dnia dzisiejszego. Smutny jest fakt, że piloci ci nie zostali zidentyfikowani i nazwiska ich nie są znane. W ramach czynów społecznych podjętych przez Aeroklub Częstochowski z okazji XX-lecia PRL sekcja spadochronowa AC zobowiązała się odnaleźć zapomniane groby pilotów z ostatniej wojny i doprowadzić je do odpowiedniego porządku. Aby czyn ten był odpowiednio zrealizowany, prosimy o pomoc „Skrzydlatą Polskę", by na swych łamach ogłosiła powyższą relację S. Kukuły i być może udałoby się przy pomocy Czytelników zidentyfikowanie tragicznie poległej załogi samolotu „Karaś".

Mogił takich w okolicach Częstochowy jest dość dużo. W związku z tym sekcja spadochronowa AC postanowiła na terenach tych, gdzie leżą polscy bądź radzieccy piloci, powołać odpowiednie komitety, które zebrałyby niezbędny fundusz na budowę nagrobków dla zapomnianych mogił. Wiadomości na temat powyższej relacji prosimy kierować pod adresem Aeroklubu Częstochowskiego Częstochowa, Aleja N.M.P. 9.

mgr. Józef Glanc

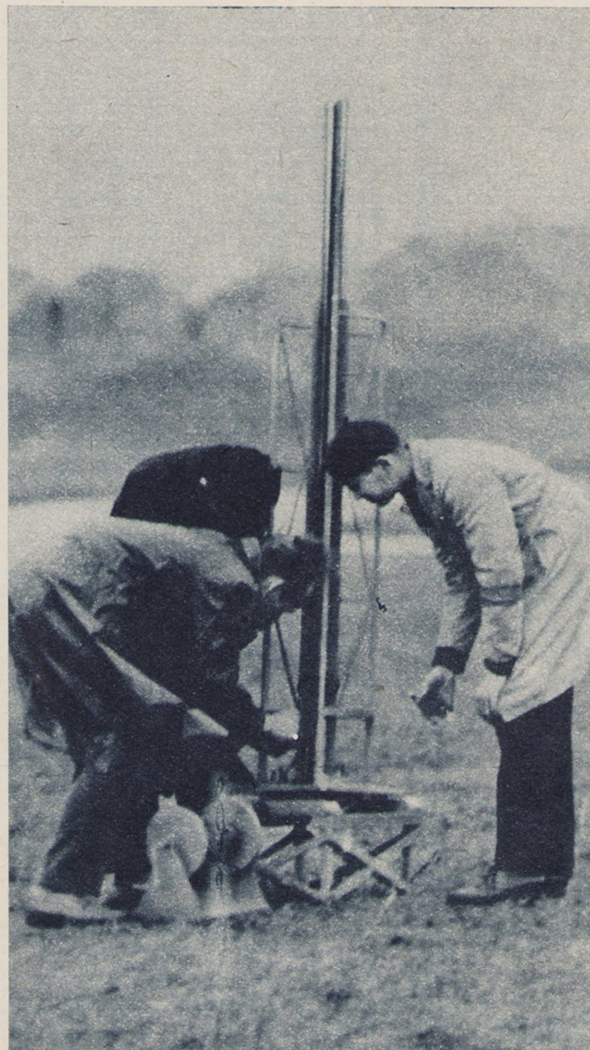
ZLOT MIŁOŚNIKÓW LOTÓW KOSMICZNYCH



Z lewej: Przygotowanie rakiety do startu.

Z prawej: Rakieta na wyrzutni. Pierwszy z lewej: opiekun miejscowego Koła Rakietowego — Tadeusz Stradomski.

Zdjęcia: J. Ziółkowski



12 kwietnia 1964 roku w Domu Kultury Zakładów Metalowych w Skarżysku-Kamiennej odbył się Międzywojewódzki Zlot Miłośników Lotów Kosmicznych, zorganizowany z okazji Dnia Kosmonauty przez Zarząd Wojewódzki i Miejski Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz Koło Rakietowe przy miejscowej Szkole Podstawowej nr 4.

Na zlot przybyli przedstawiciele Zarządu Głównego TPPR, Zarządu Głównego LOK, miejscowe władze partyjne i państwowe oraz liczne rzesze społeczeństwa Skarżyska. Był też obecny pierwszy sekretarz Ambasady ZSRR w Warszawie — N. Ponomariew.

Podczas uroczystej sesji profesor Politechniki Warszawskiej dr Henryk Muster wygłosił referat — „Loty statków kosmicznych", a dr Zbigniew Jethon — „Zagadnienia fizjologii lotów kosmicznych". Wystąpili również przedstawiciele Klubu Studentów im. J. Gagarina w Szczecinie, Klubu „Sputniczek" z Katowic oraz Koła Rakietowego ze Skarżyska. Bogatą część artystyczną wypełniły występy zespołów Zakładowego Domu Kultury Zakładów Metalowych ze Skarżyska.

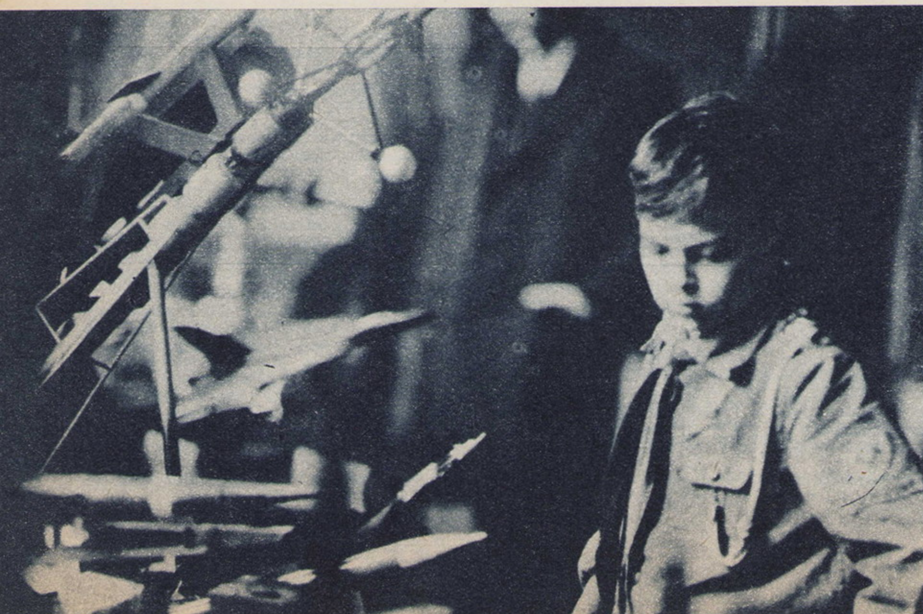
Była również czynna wystawa modeli rakiet i pojazdów kosmicznych przygotowana przez modelarzy Ligi Obrony Kraju z Warszawy, Katowic i Kielc. Zwracały uwagę duże rakiety i wyrzutnie typu „Ursus" konstrukcji mgr inż. Bohdana Węgrzyna. Na planszach fotograficznych przedstawiono działalność modelarzy rakietowych z Aeroklubu Radomskiego.

Zarówno sesja jak i wystawa cieszyły się ogromnym zainteresowaniem wśród miejscowego społeczeństwa. Sesją odbyła się w wypełnionej do ostatniego miejsca wielkiej sali widowiskowej; przez wystawę przewinęło się kilka tysięcy osób.

W godzinach popołudniowych, na poligonie rakietowym miejscowego, szkolnego Koła Rakietowego miały miejsce pokazy startu kilkunastu rakiet jedno i dwustopniowych. Pokazom przyglądało się z zainteresowaniem kilka tysięcy mieszkańców Skarżyska-Kamiennej, a także — goście oficjalni przybyli na sesję.

Starty rakiet, którymi kierował zasłużony dla rozwoju modelarstwa rakietowego nauczyciel p. Tadeusz Stradomski — przebiegały bardzo sprawnie. W pokazach wzięła również udział grupa modelarzy lotniczych instruktora Stefana Fiodorowa z Aeroklubu Radomskiego, która demonstrowała efektowne loty modeli na uwięzi. Zlot miłośników lotów kosmicznych w Skarżysku-Kamiennej całkowicie spełnił zamierzenia organizatorów i stał się dużym wydarzeniem w życiu miejscowego społeczeństwa. Jest to impreza, którą na pewno warto powtarzać w przyszłości. (W)







Na zdjęciach obok: Fragmenty wystawy modeli rakietowych i astronautycznych w Zakładowym Domu Kultury w Skarżysku-Kamiennej.

Z ZAGRANICY

Szybownictwo

★ **FAI** opublikowała listę „nowo upieczonych" szybowników — posiadaczy złotej odznaki z trzema diamentami. Lista ta obejmuje 49 nazwisk. Polska legitymuje się na liście 13 nowymi nazwiskami. NRF dorzuciła 11 pilotów, USA — 7. W zaciętym współzawodnictwie z Francją — Polska zdecydowanie wyszła na pierwsze miejsce, posiadając już ogółem 104 pilotów ze złotą odznaką i wszystkimi diamentami. Francja — 93 pilotów, NRF — 49, USA — 29, Czechosłowacja — 12, NRD — 9, Anglia — 8, Austria — 8, Jugosławia — 6, Szwajcaria — 6, Poł. Afryka — 5, Belgia — 4, Holandia 4, Kanada — 3. Nowa Zelandia — 3, Argentyna — 2, Finlandia — 2, Włochy — 2, Szwecja — 2, India — 1, Rumunia — 1. Węgry — 1.

★

★ **Na granicy** Czechosłowacji i NRF miała miejsce katastrofa powietrzna. Trzy spośród czterech samolotów holujących szybowce zderzyły się w powietrzu. Zginęło trzech niemieckich pilotów. Czwartą ofiarą był pilot szybowca, który spadł po stronie czechosłowackiej.

Astronautyka

★ **„Lot na Księżyc jest** konkretnym zadaniem naszej epoki" — oświadczył wybitny uczony radziecki dr Oleg Gazienko. Uczony poinformował, że obecnie rozstrzygany jest problem biologicznej regeneracji atmosfery kabin statku lub mieszkań, w których przebywać będzie człowiek podczas pobytu na satelicie Ziemi. Najbardziej radykalnym środkiem ochrony przed działaniem nieważkości będzie najprawdopodobniej stworzenie sztucznej grawitacji poprzez siłę odśrodkową.

★

★ **W komentarzu** naukowym prof. G. Pokrowskiego na temat roli i znaczenia stacji automatycznej „Sonda—1" czytamy m. in., że celem eksperymentu jest opracowanie systemu kosmicznego dla dalekich lotów międzyplanetarnych. Teoretycznie można dowieść, że najlepszym sposobem umieszczenia statku na określonej orbicie jest wprowadzenie go na orbitę nie wprost z Ziemi, lecz z pokładu sztucznego satelity. Sposób ten pozwala bowiem wprowadzić poprawki do współrzędnych toru rakiety nośnej statku kosmicznego.

★

★ **W Londynie** odbyła się konferencja rzeczoznawców na temat możliwości nawiązania ogólnoświatowej współpracy w dziedzinie łączności za pomocą satelitów. Konferencja przebiegła w przyjaznej atmosferze.

★

★ **Pierwszy** lot kosmiczny z programu „Gemini" zakończył się sukcesem. Pusta dwuosobowa kabina „Gemini" i drugi człon rakiety nośnej „Titan—2" wprowadzone zostały 3. IV. br na orbitę, której apogeum wynosiło 304 km, zaś perigeum 160 km. W dniu 13. IV. br. kabina weszła w gęste warstwy atmosfery i spłonęła. Program „Gemini" poprzedza program zwany „Apollo", w ramach którego Amerykanie zamierzają lądować na Księżycu w ciągu najbliższych 5 lat. W kabinie „Gemini" mają polecić w Kosmos amerykańscy kosmonauci Grissom i Young.

Krótki kurs zdalnego kierowania · 6 ·

Mgr inż. BOGUSŁAW SPUNDA

13. Obwody rezonansowe

Jednym z podstawowych obwodów stosowanych w radiotechnice jest obwód rezonansowy. Składa się z pojemności i indukcyjności. Rozróżniamy dwa rodzaje obwodów rezonansowych:

a) obwód rezonansowy szeregowy;

b) obwód rezonansowy równoległy.

Na rysunku 12 ab pokazano oprócz wielkości L i C, opór R — jest to opór czynny, jaki posiada cewka indukcyjna, ma on dla obwodu wielkie znaczenie (rys. 13). Mając dane wielkości L i C możemy obliczyć częstotliwość rezonansową zbudowanego z nich obwodu wg wzoru:

$$F_{rez.} = \frac{1}{2\pi \quad C \cdot L} \qquad ...(35)$$

Obwód rezonansowy posiada swoją charakterystykę, którą nazywamy krzywą rezonansową obwodu (rys. 13).

14. Selektywność obwodu rezonansowego.

Selektywność obwodu rezonansowego jest to zdolność obwodu do rozróżniania sygnałów o różnych częstotliwościach. Jeżeli obwód rezonansowy posiada małą oporność czynną R cewki, jego krzywa rezonansowa jest wysoka i wąska (rys. 14a), może więc rozdzielić napięcia o częstotliwościach F_1 i F_2. Obwód o dużym oporze R jest płaski, rozciągnięty — reaguje na obie częstotliwości, nie jest w stanie ich rozdzielić (rys. 14 b).

15. Filtry elektryczne.

Filtrami nazywamy układy złożone z oporów, indukcyjności i pojemności — służące do wydzielania lub rozdzielania sygnałów o różnych częstotliwościach. W zależności od przeznaczenia rozróżniamy następujące podstawowe rodzaje filtrów:

a) Filtr dolnoprzepustowy (rys. 15) przepuszcza mniejsze częstotliwości. Większe (powyżej częstotliwości F_0) są znacznie tłumione lub całkiem odcięte.

b) Filtr górnoprzepustowy (rys. 16). Filtry górnoprzepustowe tłumią częstotliwości mniejsze od pewnej częstotliwości F_0 — a przepuszczają częstotliwości powyżej F_0. Na rysunku 16 pokazany jest filtr górnoprzepustowy typu „L" — ale znane też są inne np. typu „T" pojedyńcze i wielokrotne.

c) Filtr środkowo-przepustowy (rys. 17). Filtr środkowo-przepustowy przepuszcza napięcie w pewnym określonym paśmie, tłumiąc częstotliwości leżące poniżej i powyżej częstotliwości skrajnych pasma.

d) Filtr środkowo-zaporowy (rys. 18). Filtr taki przepuszcza wszystkie częstotliwości, oprócz pasma leżącego wokół częstotliwości F_0.

16. Lampy radiowe.

Lampy radiowe spełniają w radiotechnice cały szereg funkcji (wzmacnianie, generacja, prostowanie itd.). Każda lampa radiowa składa się z włókna żarzenia, katody, anody oraz elektrod dodatkowych — siatek, umieszczonych w szklanej lub metalowej bańce, skąd wypompowano powietrze.

Znamy lampy bezpośrednio i pośrednio żarzone. W lampie bezpośrednio żarzonej — włókno żarzenia jest zarazem katodą. Katoda jest podgrzewana do wysokiej temperatury i wydziela (emituje) elektrony, które poruszają się w kierunku anody. O ile lampa posiada siatkę sterującą (np. trioda — lampa trójelektrodowa) — to elektrony muszą przechodzić przez nią, aby osiągnąć anodę. Jeżeli na siatkę przyłożymy odpowiedni potencjał — możemy mieć wpływ na strumień elektronów w lampie, a więc na prąd przepływający przez lampę i przez obwód zewnętrzny. Wzmacniające własności lampy polegają na tym, że do uzyskania stosunkowo dużych zmian prądu płynącego przez lampę (między katodą i anodą) potrzeba niewielkich zmian napięcia na siatce sterującej.

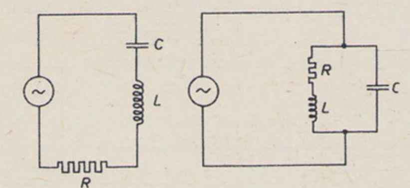
Najprostszym typem lampy elektronowej jest lampa dwuelektronowa — dioda. Służy ona przede wszystkim do prostowania przebiegów zmiennych. Do spełniania bardziej złożonych funkcji służą lampy wielosiatkowe (heksoda, oktoda) lub kombinowane np.: dioda—trioda, duodioda-pentoda, trioda-pentoda itd.

17. Półprzewodniki.

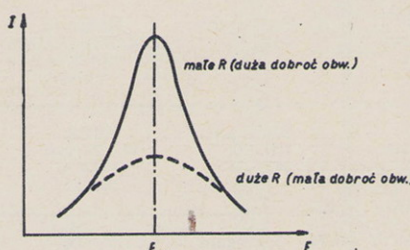
W ostatnich latach coraz częściej lampy elektronowe są wypierane przez półprzewodniki. I tak np. duża lampa dwuelektrodowa — dioda, zostaje zastąpiona diodą półprzewodnikową (najczęściej germanową) a lampy wzmacniające — tranzystorami o niewielkich wymiarach. Półprzewodniki mają cały szereg zalet w porównaniu z lampami. Są przede wszystkim małe, lekkie, wytrzymałe na wstrząsy i długo żywotne. Wymagają dostarczenia do pracy znacznie mniejszych ilości energii elektrycznej (nie posiadają żarzenia).

Tranzystor posiada trzy elektrody: Baza, kolektor, emiter. Schemat zasilania tranzystora pokazany jest na rys. 21. Jest to tzw. tranzystor typu PNP. Znane też są tranzystory typu NPN. Wymagają one jednak zamiany biegunów baterii. Tranzystory są czułe na niewłaściwe podłączenie biegunów baterii oraz na przeciążenia.

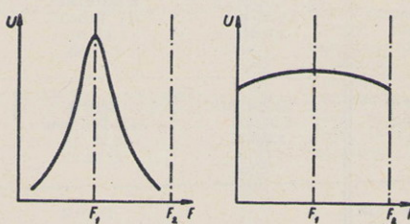
Dalszy ciąg nastąpi



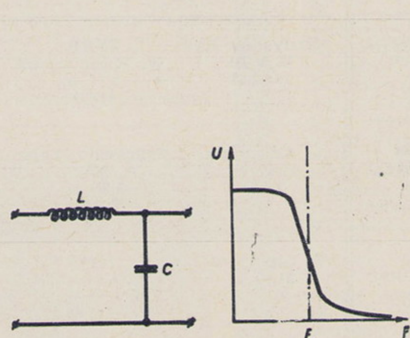
Rys. 12



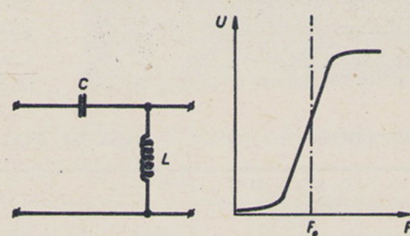
Rys. 13



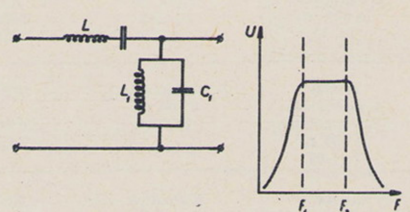
Rys. 14



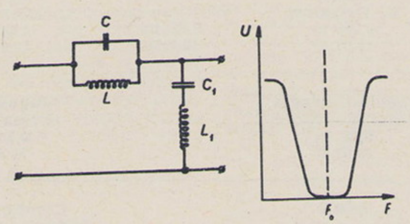
Rys. 15



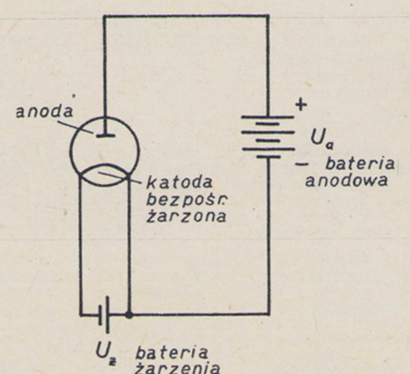
Rys. 16



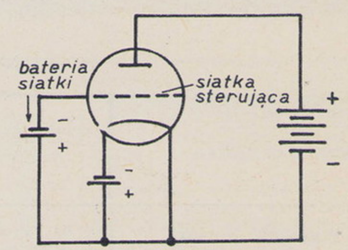
Rys. 17



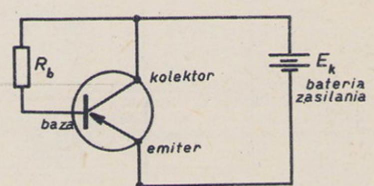
Rys. 18



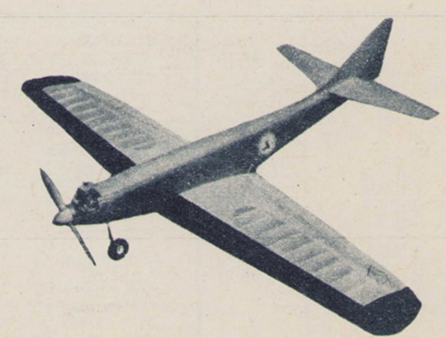
Rys. 19



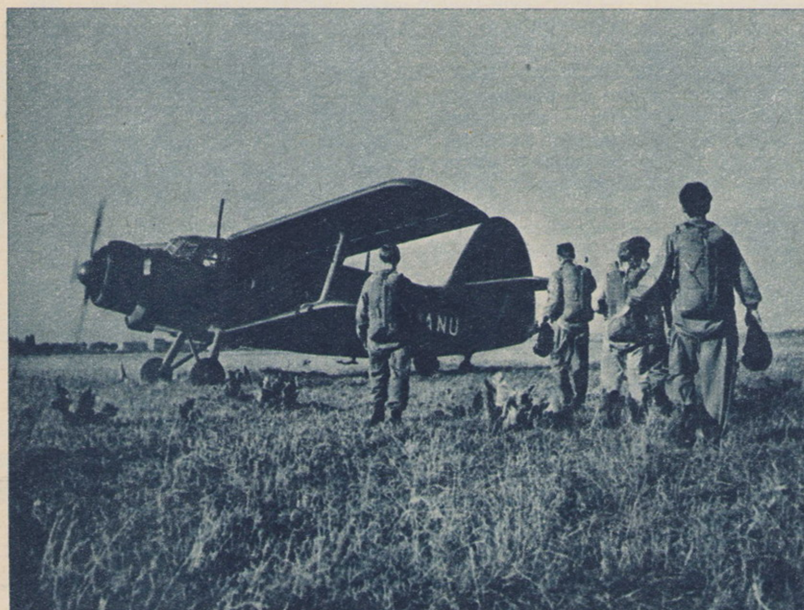
Rys. 20



Rys. 21



I CO DALEJ?



Celność w skokach grupowych to dziedzina, w której bardziej możemy liczyć na rekordy niż jakiejkolwiek innej. Foto: B. Koszewski

TRWAJĄCE przez szereg lat intensywne i skuteczne ataki skoczków na rekordy spadochronowe doprowadziły wreszcie do tego, że tempo bicia rekordów międzynarodowych w ostatnim roku wyraźnie osłabło.

Wyniki w poszczególnych pozycjach tabeli osiągnęły już nadzwyczaj wysoki poziom, zmniejszyła się również znacznie liczba pustych miejsc, które dawniej można było zapełniać bez większego wysiłku (pewne luki istnieją jedynie w kategorii skoków grupowych w nocy, zwłaszcza jeżeli chodzi o rekordy kobiece).

Spadek liczby nowych rekordów widoczny jest przy porównaniu lat 1962 i 1963: o ile np. w 1962 roku znalazło się w tabeli 105 nowych międzynarodowych rekordów spadochronowych (14 w kategorii skoków pojedyńczych i 91 w skokach grupowych), to w roku ubiegłym padło zaledwie 51 rekordów (odpowiednio 11 pojedyńczych i 40 grupowych). Gatunkowy ciężar tych wyczynów z nawiązką jednak wyrównał skromniejszą ich liczbę. W kategorii skoków pojedyńczych uzyskano dwa dalsze wyniki 0,00 m, w związku z czym obecnie już w trzech konkurencjach walka została definitywnie zakończona (skoki na celność lądowania z wysokości 1000, 1500 i 2000 metrów z opóźnionym otwarciem spadochronu), a nazwiska Rumuna Iancu, skoczka ZSRR Pawła Dmitrenko i Czechosłowaka Jehlicki pozostaną w tabeli do momentu, w którym prawdopodobnie konieczne okaże się wykreślenie tych konkurencji z tabeli, gdy wszystkie wyniki sprowadzone zostaną do zera.

Zachodzi pytanie, czy słuszne i celowe byłoby wprowadzanie na to miejsce rekordów celności skoków z coraz większych wysokości, np. 2500 m, 3000 m itd. Wydaje się, że chyba nie miałoby to sensu i że poszukiwania speców i teoretyków sportu spadochronowego pójdą w kierunku stworzenia konkurencji opartych na zupełnie nowych i odmiennych zasadach.

Przy obecnym poziomie rekordów

REKORDY SPADOCHRONOWE — SKOKI POJEDYNCZE (stan na dzień 15. III. 1964 r.)

KONKURENCJA		SKOKI DZIENNE				SKOKI NOCNE			
		krajowy	międzynarodowy	kobiecy krajowy	kobiecy międzynarodowy	krajowy	międzynarodowy	kobiecy krajowy	kobiecy międzynarodowy
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu		W. Tracz 8 270 m 13.6.58	ZSRR P. Dołgow 14 835 m 7.6.60	R. Skatulska 8 270 m 13.6.58	ZSRR A. Alimowa 9 035 m 10.9.57	S. Furmaniak 4 100 m 11.10.57	Bułgaria S. K. Kalapczijew 13 710 m 1.6.62		USA S. Pol 6 395 m 19.3.62
Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu		T. Dulla 12 520 m 4.9.57	ZSRR Eugeniusz Andrejew 24 500 m 1.11.62	R. Skatulska 6 600 m 24.6.58	ZSRR W. Kulisz 10 600 m 19.9.57	R. Skatulska 7 050 m 30.10.58	ZSRR W. Zujew 13 650 m 20.9.57	R. Skatulska 7 050 m 30.10.58	ZSRR W. Rulewa 10 700 m 20.9.57
Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości	600 m	I. Zapaśnik 1,345 m 7.8.58	ZSRR Piotr Bitczenko 0,09 m 6.5.61	Romana Skatulska 9,30 m 5.9.61	ZSRR Irina Sołowiewa 0,60 m 19.6.61	M. Domagała 6,41 m 2.10.58	ZSRR P. Ostrowski 0,09 m 26.7.61	M. Wojtkowska 21,34 m 21.9.56	ZSRR W. Zubowa 2,22 m 9.9.59
	1 000 m	Marek Szugzda 1,235 m 1.10.62	ZSRR E. Drozdow 0,365 m 10.07.63	Maria Wojtkowska 9,82 m 12.8.61	ZSRR L. Michalewicz 1,18 m 22.08.63	J. Sobczyk 11,32 m 2.6.60	Rumunia G. Iancu 1,45 m 2.11.60		Czechosłowacja Maria Fatrova 5,03 m 23.9.61
	1 500 m	Hipolit Gołąbek 3,62 m 29.7.62	Czechosłowacja Jozef Havranek 0,25 m 23.07.63		Jugosławia Erika Fras 2,34 m 21.6.61	I. Zapaśnik 8,94 m 3.6.60	ZSRR G. Pichow 2,94 m 21.09.63		ZSRR G. Muchina 5,36 m 21.7.62
	2000 m		ZSRR Mikołaj Usow 0,22 m 11.07.63		Czechosłowacja Aneska Zuberska 0,96 m 20.3,61		ZSRR P. Ostrowski 13,18 m 17.10.61		ZSRR Swietlana Własowa 17,91m 16.10.61
Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości	600 m	K. Pela 5,575 m 17.10.59	NRD Heinz Schaal 0,13 m 18.09.63	M. Wojtkowska 15,90 m 7.9.55	Czechosłowacja R. Rybova 1,87 m 24.3.60	Władysław Ryś 11,3 m 10.10.61	ZSRR W. Kungurczew 2,74 m 8.9.59		NRD Anita Storck 2,79 m 20.8.62
	1 000 m	S. Czerwonka 0,215 m 18.06.63	Rumunia Gheorge Iancu 0,00 m 31.5.61	Anna Franke-Hamoń 3,283 m 2.7.62	Rumunia E. Minculescu 1,25 m 2.7.62	A. Kolatorski 17,87 m 3.6.60	Czechosłowacja A. Nagy 1,85 m 26.9.59		Czechosłowacja Maria Stancikova 4,11 m 23.9.61
	1 500 m	A. Franke 2,70 m 10.7.58	ZSRR P. Dmitrenko 0,00 m 20.07.63	A Franke 2,70 m 10.7.58	NRD Barbara Knorr 0,65 m 11.09.63	P. Lipowczan 31,30 m 21.9.56	ZSRR W. Sawinow 1,56 m 4.09.63		Czechosłowacja Ruzena Rybova 4,09 m 3.10.62
	2000 m	Hipolit Gołąbek 6,50 m 26.06.62	Czechosłowacja J. Jehlicka 0,00 m 22.06.63		NRD Anita Storck 1,12 m 13.6.62		ZSRR B. Artiomow 3,75 m 3.09.63		

tocząca się już nie o centymetry, a dosłownie o milimetry walka zawiera coraz więcej elementów przypadku; trudno inaczej ocenić sport, w którym większy rozmiar buta może mieć wpływ na zdobycie rekordu.

O tym że sport spadochronowy znalazł się w pewnym stopniu w impasie (przynajmniej jeżeli chodzi o rekordy), świadczy również i to, że w 1963 r. nie padł ani jeden rekord w konkurencjach skoków wysokościowych, gdzie — obok niewątpliwie dużych wymagań stawianych samym skoczkom — decydującą rolę odgrywa jednak technika, nie mająca ze sportem nic wspólnego.

Sytuacja w zakresie podziału rekordów między poszczególne kraje przedstawia się następująco: z 320 pozycji rekordowych (40 w skokach pojedyńczych i 280 w skokach grupowych) zapełnionych jest obecnie 228 pozycji: 39 w skokach pojedyńczych i 189 w skokach grupowych. Do skoczków Związku Radzieckiego należy 148 rekordów (21 w skokach pojedynczych i 127 w grupowych). Na drugie miejsce wysunęła się Niemiecka Republika Demokratyczna, której skoczkowie są w posiadaniu aż 38 rekordów (odpowiednio: 4 i 34). Do takiego sukcesu młodego sportu spadochronowego NRD przyczyniły się w ubiegłym roku kobiety, które obsadziły większość pozycji w kategorii skoków grupowych na celność z opóźnieniem. Czechosłowacja ma 28 rekordów (8 i 20), Jugosławia 5 (1 i 4), zaś Rumunia, Bułgaria i Stany Zjednoczone A.P. — po 3 rekordy. Z powyższego zestawienia wynika, że zapowiedziany przed dwoma laty atak skoczków amerykańskich na tabelę rekordów nie powiódł się i nawet utracili oni czwartą pozycję jaką zajmowali przed rokiem.

Polscy skoczkowie uzyskali w 1963 roku dwa wartościowe wyniki w skali krajowej, obydwa w skoku na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1000 m (Stefan Czerwonka w kategorii skoków pojedyńczych oraz Stefan Czerwonka, Ryszard Kuś i Jerzy Sobczyk w kategorii skoków grupowych). Rezultat Czerwonki — 0,215 m — jest pierwszym w tabeli rekordów krajowych wynikiem poniżej 1 metra.

Wymienione dwa rekordy nie zmieniają faktu, że brak u nas atmosfery sprzyjającej podejmowaniu prób rekordów. Od szeregu lat nie mamy już nic do powiedzenia w dziedzinie rekordów międzynarodowych; o ile dawniej na ten stan rzeczy miało wpływ po prostu zbyt małe zainteresowanie rekordami ze strony skoczków i bezpośrednich przywódców sportu spadochronowego, o tyle obecnie zgoła inne czynniki w poważnym stopniu ograniczają możliwości zajęcia się tą zaniedbaną dyscypliną sportu.

Na zakończenie powyższego krótkiego przeglądu należy zwrócić uwagę wszystkich potencjalnych rekordzistów na dość istotne uzupełnienie w zakresie przepisów ustanawiania rekordów. Dotychczas nadwyżka wysokości skoku ponad nominalną wysokość przewidzianą dla danej konkurencji nie była ograniczona, a wobec niedokładności barografów — które częstokroć obcinały wysokość — zalecone nawet było wykonywanie skoku z wysokości o 150 czy nawet 200 metrów większej od wysokości nominalnej (wg wskazań wysokościomierza). Międzynarodowa Komisja Spadochronowa FAI na posiedzeniu w dniach 26—28 listopada 1962 r wprowadziła do Kodeksu Sportowego, Dział 5 ograniczenie, mówiące iż: „W skokach rekordowych na celność lądowania rzeczywista wysokość skoku może przekraczać wysokość przewidzianą dla danej konkurencji **nie więcej niż o 100 m.**"

Przepis ten nakłada na pilotów wywożących obowiązek bardzo dokładnego nastawiania wysokościomierza przed startem i ścisłej współpracy ze skoczkiem przed momentem skoku, a na komisarzy sportowych kontrolujących wyczyn — obowiązek szczególnie starannego odczytywania barogramek. Jednakże — znając niedoskonałość naszych przyrządów pokładowych i barografów — można mieć obawę czy nawet takie środki ostrożności okażą się wystarczające. Jeżeli mamy uniknąć powiększenia liczby rekordów niezatwierdzonych z przyczyn technicznych — konieczna byłaby specjalna kontrola i zgrywanie wysokościomierzy z barografami. Ponieważ w naszych warunkach jest to raczej rzecz nieosiągalna (wobec niemożności wydzielenia tych przyrządów wyłącznie dla potrzeb skoczków) — należy liczyć się z tym, że sytuacja w sporcie spadochronowym ulegnie dalszemu pogorszeniu.

(ark.)



Lądowanie było nieco twarde, ale w skokach rekordowych najważniejszy jest wynik.
Foto: T. Malinowski

REKORDY SPADOCHRONOWE — SKOKI GRUPOWE
(stan na dzień 15. III. 1964)

Grupa osób	SKOKI DZIENNE		SKOKI NOCNE	
	Krajowy	Międzynarodowy	Kraj.	Międzynarodowy
	Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów			
3	8 010 m 24.06.58			
4	5 350 m 8.10.59			
9		ZSRR 12 245 m 27.10.61		ZSRR 12 391 m 28.10.62
	Wysokość opóźnienia otwarcia spadochronów			
3	4 080 m 9.11.56			
6		ZSRR 14 045 m 21.08.57		ZSRR 13 543 m 27.08.57
9		ZSRR 11 187 m 27.10.61		ZSRR 11 098 m 28.10.61
	Celność skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów			
	z wysokości 600 m			
3				ČSRS 1,27 m 16.09.63
4				ZSRR 1,96 m 6.09.59
5	11,79 m 21.07.58	ZSRR 1,14 m 22.01.60		
6				Jugosł. 6,57 m 28.05.63
8		ZSRR 1,51 m 7.08.62		
9		ZSRR 3,09 m 17.07.62		ZSRR 6,76 m 22.07.63
	z wysokości 1 000 m			
3	7,63 m 21.07.58			ZSRR 1,94 m 15.05.61
4				Jugosł. 2,03 m 18.06.63
5		ZSRR 0,17 m 9.05.62		ZSRR 2,46 m 13.09.60
8		ZSRR 2,51 m 23.04.63		
9		ZSRR 5,00 m 9.05.62		ZSRR 4,68 m 10.08.62
	z wysokości 1 500 m			
3				ČSRS 3,11 m 23.09.61
4	14,40 m 12.09.60			
5		ZSRR 1,48 m 11.05.62		
7		ZSRR 1,69 m 12.07.62		
8		ZSRR 1,94 m 7.08.62		
9		ZSRR 2,07 m 22.08.63		ZSRR 7,12 m 18.07.62
	z wysokości 2 000 m			
3		NRD 1,17 m 20.09.62		ČSRS 3,96 m 23.10.62
5				ZSRR 7,45 m 16.10.61
7		ZSRR 1,33 m 26.07.62		
8		USA 3,45 m 3.02.62		
9		ZSRR 4,27 m 25.05.62		ZSRR 10,54 m 19.07.62
	Celność skoku z opóźnionym otwarciem spadochronów			
	z wysokości 600 m			
3		Bułgaria 1,32 m 25.07.62		NRD 1,94 m 15.06.62
4		NRD 1,45 m 16.07.62		NRD 2,77 m 25.10.63
6	13,20 m 21.07.58			
7				NRD 5,07 m 20.08.62
8		ČSRS 4,29 m 4.09.63		NRD 8,39 m 20.08.62
9		ZSRR 5.27 m 24.05.63		
	z wysokości 1 000 m			
3	2,06 m 18.06.63			
5		ZSRR 1,43 m 6.05.61		ZSRR 3,61 m 10.08.59
7				
8		ČSRS 3,72 m 13.05.62		
9		ZSRR 5,90 m 9.03.62		NRD 4,36 m 18.10.63
	z wysokości 1 500 m			
3	4,84 m 19.07.58	ČSRS 0,73 m 29.07.62		Bułgaria 1,78 m 30.09.60
4		USA 1,76 m 26.08.62		ZSRR 2,01 m 11.08.62
5		NRD 1,88 m 5.09.63		ZSRR 5,04 m 15.07.62
6		NRD 2,6 m 16.07.62		
9		NRD 4,06 m 29.10.63		
	z wysokości 2 000 m			
3		NRD 1,52 m 3.08.62		ČSRS 3,34 m 10.10.62
4		Jugosł. 2,36 m 23.06.62		ZSRR 7,85 m 2.10.62
5		ČSRS 3,32 m 24.10.61		
8		NRD 5,78 m 27.07.62		
9		ZSRR 6,66 m 11.05.62		

KOBIECE REKORDY SPADOCHRONOWE — SKOKI GRUPOWE
(stan na dzień 15. III. 1964)

Grupa osób	SKOKI DZIENNE		SKOKI NOCNE	
	Krajowy	Międzynarodowy	Kraj.	Międzynarodowy
	Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów			
3	4 710 m 13.08.55	ZSRR 8 010 m 10.09.57		ZSRR 9 404 m 11.09.57
6		ČSRS 6 320 m 20.11.55		
	Wysokość opóźnienia otwarcia spadochronów			
3		ZSRR 9 725 m 19.09.57		ZSRR 9 691 m 20.09.57
4				ZSRR 7 051 m 11.09.52
5		ZSRR 6 500 m 10.09.52		
	Celność skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronów			
	z wysokości 600 m			
3	15,63 m 21.07.58	ZSRR 2 05 m 23.05.62		
4				ZSRR 1,96 m 6.09.59
5				ZSRR 5,85 m 27.04.62
6		ZSRR 4,89 m 9.05.62		
7		ZSRR 12,97 m 2.07.62		ZSRR 8,58 m 10.08.62
	z wysokości 1 000 m			
3				ZSRR 5,88 m 14.09.60
4		ZSRR 1,92 m 10.[illegible]3		
5				ZSRR 6,32 m 22.07.63
6		ZSRR 5,33 m 8.0[illegible]2		ZSRR 6,82 m 11.05.62
7		ZSRR 10,64 m 2.07.6[illegible]		
	z wysokości 1 500 m			
3		ZSRR 2,75 m 20.06.61		ZSRR 12,29 m 10.08.59
4		ZSRR 3,60 m 22.08.63		
6		ZSRR 5,85 m 7.05.62		
7		ZSRR 11,00 m 3.07.62		
	z wysokości 2 000 m			
3		ČSRS 4,32 m 20.03.61		
5		ZSRR 4,62 m 10.05.62		
6		ZSRR 11,55 m 7.05.62		
	Celność skoku z opóźnionym otwarciem spadochronów			
	z wysokości 600 m			
3		NRD 2,41 m 5.11.63		
7		NRD 3,83 m 3.08.63		
	z wysokości 1 000 m			
3	5,073 m 5.07.62	ČSRS 1,42 m 13.05.62		ČSRS 4,12 m 16.09.59
5		ČSRS 3,16 m 13.05.62		
6		NRD 5,69 m 9.11.63		
	z wysokości 1 500 m			
3	14,04 m 9.08 58	ZSRR 1,91 m 26.07.63		
5		NRD 3,47 m 16.07.62		
8		NRD 5,71 m 24.07.63		
	z wysokości 2 000 m			
5		NRD 3,64 m 22.07.62		
6		NRD 5,46 m 25.07.63		

POLSKI ŚMIGŁOWIEC UNIWERSALNY SM-2

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

W 1956 r. z lotniska PZL wystartowały pierwsze trzymiejscowe śmigłowce wielozadaniowe SM-1, będące wersją licencyjną radzieckiego Mil Mi-1T i produkowane później przez szereg lat. Następnie zakłady PZL wprowadziły do produkcji ulepszoną wersję SM-1W. Aby zwiększyć możliwości stosowania śmigłowca SM-1 do różnych celów, biuro konstrukcyjne opracowało pod kierunkiem mgr. inż. Jerzego Olejnika — wersję dźwigową SM-1D, a wytwórnia wprowadziła do produkcji wersję sanitarną SM-1S, wersję rolniczą SM-1Ż i wersję szkolną o podwójnym sterowaniu SM-1Sz. Śmigłowiec ten z powodzeniem spełnia zadania maszyny szkolnej, łącznikowej i rolniczej. W wersji sanitarnej i pasażersko - łącznikowej mała objętość kabiny nie pozwala na wykorzystanie możliwości śmigłowca, tzn. wykorzystanie dużego nadmiaru mocy silnika do wzięcia większej liczby osób. Umieszczenie chorego w laminatowej gondoli na zewnątrz kadłubą nie zawsze jest korzystne.



Śmigłowiec SM-2 w służbie polskiego ratownictwa morskiego. Foto: Z. Chmurzyński — WAF

W roku 1957 zrodziła się myśl przekonstruowania śmigłowca SM-1 przez danie mu nowego kadłuba z obszerniejszą kabiną. Pracami projektowymi nad nowym śmigłowcem oznaczonym początkowo S-2, a później SM-2, kierował mgr inż. Jerzy Tyrcha. W latach 1957—59 opracowano konstrukcję śmigłowca. Z SM-1 wykorzystano silnik, przekładnię, wirnik i śmigło ogonowe oraz częściowo belkę ogonową i podwozie główne. Kabina SM-2 mieści 5 osób: pilota i 4 pasażerów. W wersji sanitarnej śmigłowiec mieści w kabinie nosze z chorym, lekarza i pilota oraz ewentualnie w gondolach 1—2 chorych. Pierwszy prototyp śmigłowca został oblatany w 1959 r. W latach 1960—61 śmigłowiec przeszedł próby fabryczne. W wyniku długotrwałych prób zmniejszono hałas z rur wydechowych silnika. W 1961 r. rozpoczęto produkcję seryjną SM-2. Prototyp śmigłowca oznaczony numerem 002 użytkowany jest przez Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie. SM-2 po raz pierwszy został publicznie pokazany na wystawie lotniczej i pokazach lotniczych 11 września 1960 roku w Łodzi, a następnie na Wystawie XV-lecia Przemysłu Lotniczego we wrześniu 1961 r. w Warszawie i na wystawie śmigłowców zorganizowanej w 1962 r. przez Muzeum Techniki w Warszawie oraz w 1963 r. na Międzynarodowych Targach Poznańskich.

Członek Biura Politycznego i Sekretarz KC PZPR — Edward Ochab — zapoznaje się z prototypem śmigłowca SM-2. Foto: T. Pszenicki



Śmigłowiec SM-2 używany jest przede wszystkim w wersji łącznikowej i sanitarnej. W wersji sanitarnej nosze wsuwane są do kabiny przez specjalne drzwi w przodzie kadłuba. Wyposażenie sanitarne o ciężarze 50 kG obejmuje aparat tlenowy, apteczkę i sprzęt medyczny. Możliwe jest przewożenie śmigłowcem trzech chorych, po założeniu dwóch gondol na nosze, z boków kadłuba. Czas przystosowania śmigłowca w wersji łącznikowej do zadań sanitarnych, potrzebny na wymontowanie trzech foteli i założenie szyn na nosze — wynosi 20 min.

Wersja dźwigowa śmigłowca wyposażona jest w hydrauliczny dźwig unoszący ładunki do 120 kG. Może być ona wykorzystywana do celów transportowych oraz do ratownictwa morskiego. Do morskich akcji ratowniczych zawiesza się na linie dźwigu siatkę, którą można wciągać do kabiny. Zastosowanie na śmigłowcu szerokich odsuwanych drzwi znacznie ułatwia posługiwanie się dźwigarem oraz akcję ratowniczą.

Przewidywane jest wyposażenie śmigłowca SM-2 w pływaki, umożliwiające wodowanie, co ma znaczenie przy morskich akcjach ratowniczych. Pływaki do śmigłowca są w opracowaniu.

Śmigłowiec po podwieszeniu zbiornika dodatkowego o pojemności 140 l może mieć zwiększony zasięg do 500 km. Duży zakres chłodzenia silnika i oleju, dzięki dwu chłodnicom, z których jedna ma regulację chłodzenia — pozwala na używanie śmigłowca w różnych warunkach klimatycznych.

KONSTRUKCJA

SM-2 jest to 5-miejscowy śmigłowiec wielozadaniowy (pasażerski, łącznikowy, sanitarny oraz ratowniczy i dźwigowy), jednowirnikowy ze śmigłem ogonowym. Konstrukcja metalowa.

W i r n i k n o ś n y: trójłopatowy. Łopaty o obrysie prostokątno-trapezowym, zwichrzone geometrycznie. Konstrukcja łopat mieszana. Dźwigar z rury stalowej o zmiennym przekroju wzdłuż rozpiętości. Żebra drewniane. Pokrycie częściowo ze sklejki, częściowo z płótna. Na krawędzi natarcia łopaty — cieczowa instalacja przeciwoblodzeniowa. Łopaty zawieszone na przegubach pionowych, zaopatrzonych w tłumiki cierne oraz na przegubach poziomych umożliwiających przekręcanie łopaty wzdłuż swej osi w celu okresowego sterowania. Sterowanie wirnikiem odbywa się przy pomocy tarczy sterującej; przeniesienie napędu od drążka sterowego — popychaczami. Maksymalne obroty wirnika — 226 obr./min.

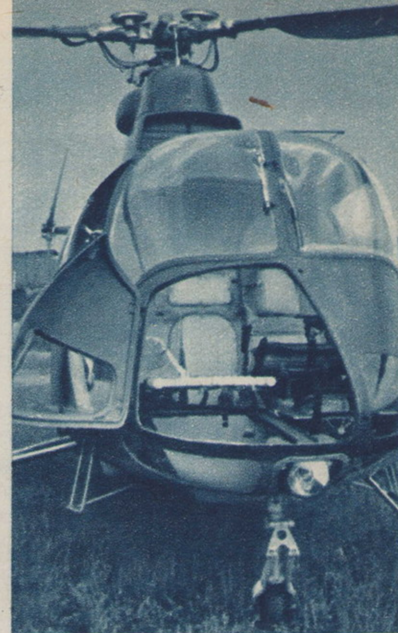
K a d ł u b: konstrukcji metalowej. Przednią część kadłuba stano-

wi kabina półskorupowej konstrukcji, mocowana na kratownicy dołu kadłuba. Kabina oszklona z przodu, boków, z góry i od dołu. Prawa część przedniej ściany kabiny otwierana w celu wkładania noszy. Po obu stronach kadłuba drzwi odsuwane do tyłu; poniżej drzwi — stopień. Z przodu dwa fotele: z lewej miejsce pilota, z prawej — pasażera. W tylnej części kabiny trzy fotele dla pasażerów. W celu umieszczenia w śmigłowcu noszy należy wymontować jeden fotel przedni i dwa tylne. Fotele tylne składane przez podniesienie do góry. Tablica przyrządów wyposażona w: prędkościomierz, wysokościomierz, radiokompas, sztuczny horyzont z wariometrem, busolę, zegar czasowy, obrotomierz silnika i wirnika, trójwskazówkowe wskaźniki temperatury i ciśnienia oleju w silniku i przekładniach, manometr ciśnienia ładowania, termometr głowic, paliwomierz, wskaźnik skoku, wskaźniki wyważenia i woltoamperomierz.

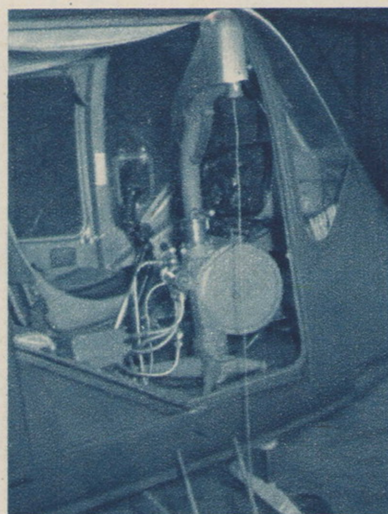
W kabinie znajduje się sygnalizator pożarowy i sygnalizator oblodzenia. Na lewej burcie kabiny znajduje się wyłącznik iskrowników oraz wyłączniki elektryczne. Przed drążkiem sterowym umieszczony jest pulpit sterowania radiostacją UKF. Sterownica składa się z drążka sterowego i pedałów oraz dźwigni skoku i mocy. Z prawej strony pilota znajdują się dźwignie sprzęgła i hamulca wirnika oraz sterowania żaluzjami chłodzenia oleju i silnika. Przednia szyba ogrzewana nadmuchem ciepłego powietrza i wyposażona w instalację odlodzeniową. Na szybie przed pilotem wycieraczka przeciwdeszczowa, z boku — wywietrznik. Z przodu kadłuba ruchomy reflektor sterowany przyciskami na drążku sterowym. Z prawej strony kadłuba i belki ogonowej — antena radiokompasu na dwóch słupkach, pod belką kadłuba miecz antenowy radiostacji UKF.

Środkowa część kadłuba — kratownicowa, spawana z rur stalowych, kryta blachą duralową — mieści silnik w poziomej pozycji osi wału. Nad silnikiem przekładnia główna i wyprowadzenie napędu wirnika ogonowego oraz sprzęgło tarciowo-kłowe. Przełożenie między silnikiem, a wirnikiem wynosi 1:8,85. Chwyty powietrza chłodzącego silnik nad kabiną; chwyty powietrza do chłodnicy oleju z dwóch stron kadłuba. Wyloty rur wydechowych, zaopatrzone w tłumiki po obu stronach dołu kadłuba. Przód silnika jest obejmowany przez dwuczęściowy zbiornik paliwa. W przestrzeni silnikowej automatycznie działająca instalacja przeciwpożarowa, uruchamiana również z kabiny.





Z lewej: Śmigłowiec SM-2 w akcji sanitarnej. Z prawej: Przednie drzwi, przez które wkłada się nosze. Foto: PZL



Urządzenie dźwigowe śmigłowca SM-2. Foto: PZL

Belka ogonowa półskorupowa z blachy duralowej usztywnionej wręgami i podłużnicami. Wewnątrz belki poprowadzony jest wał napędowy śmigła ogonowego oraz linki sterowania skokiem śmigła ogonowego. Na belce zamocowany jest dwuczęściowy statecznik oraz płoza ogonowa. Koniec belki załamany jest ku górze. Śmigło ogonowe trójłopatowe o średnicy 2,5 m; łopaty zamocowane w głowicy przegubowo. Łopaty śmigła drewniane. Śmigło wyposażone w instalację odlodzeniową.

P o d w o z i e: stałe, trójkołowe, z kołem przednim. Podwozie główne trójgoleniowe, z amortyzacją olejowo - powietrzną, mocowane do kratownicy kadłuba. Koła główne o wymiarach 500x150. Podwozie przednie samonastawne, jednogoleniowe z wahaczem. Amortyzator olejowo - powietrzny. Koło przednie o wymiarach 310x135. Rozstaw kół głównych 3,29 m; odstęp między kołem przednim, a osią kół głównych — 3,10 m. Na końcu belki ogonowej — metalowa płoza ogonowa.

Z e s p ó ł n a p ę d o w y: 7-cylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem silnik LIT-3 (licencyjna wersja AI-26W) o mocy startowej 575 KM, mocy trwałej 420 KM, mocy przelotowej 325 KM. Rozruch sprężonym powietrzem. Łoże silnika spawane z rur stalowych. Silnik chłodzony obiegiem wymuszonym powietrza za pomocą dmuchawy. Zbiornik paliwa o pojemności 240 l. Zużycie paliwa na przelocie 90 l/h. Zbiornik oleju o pojemności 28 l. Z lewej strony kadłuba można podwieszać dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności 140 l.

M a l o w a n i e. Prototyp oznaczony numerem S2-002 malowany był początkowo od góry na zielonooliwkowo, od dołu na jasnoniebiesko. Później został przemalowany na kolor popielatoniebieski z granatową kabiną. Na przodzie kadłuba i na belce ogonowej — znaki Czerwonego Krzyża, z boków kadłuba szachownice. Śmigłowce seryjne malowane są od góry na oliwkowo, od spodu na jasnoniebiesko.

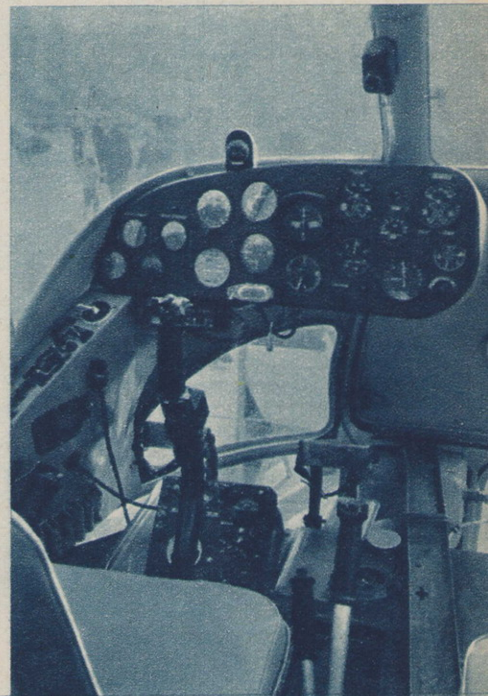
Dane techniczne

Średnica wirnika — 14,33 m.
Długość kadłuba 12,08 m.
Wysokość — 3,30 m.
Ciężar własny — 1925 kG.
Ciężar użytkowy — 625 kG.
Ciężar całkowity — 2550 kG.
Obciążenie mocy — 4,4 kG/KM.
Obciążenie powierz. — 16,0 kG/m²
Prędkość maksymalna — 170 km/h.
Prędkość przelotowa — 130 km/h.
Prędkość wznoszenia — 4,5 m/sek.
Pułap — 3500 m.
Zasięg — 300 (max. - 500) km
Czas lotu — 3,2 h.

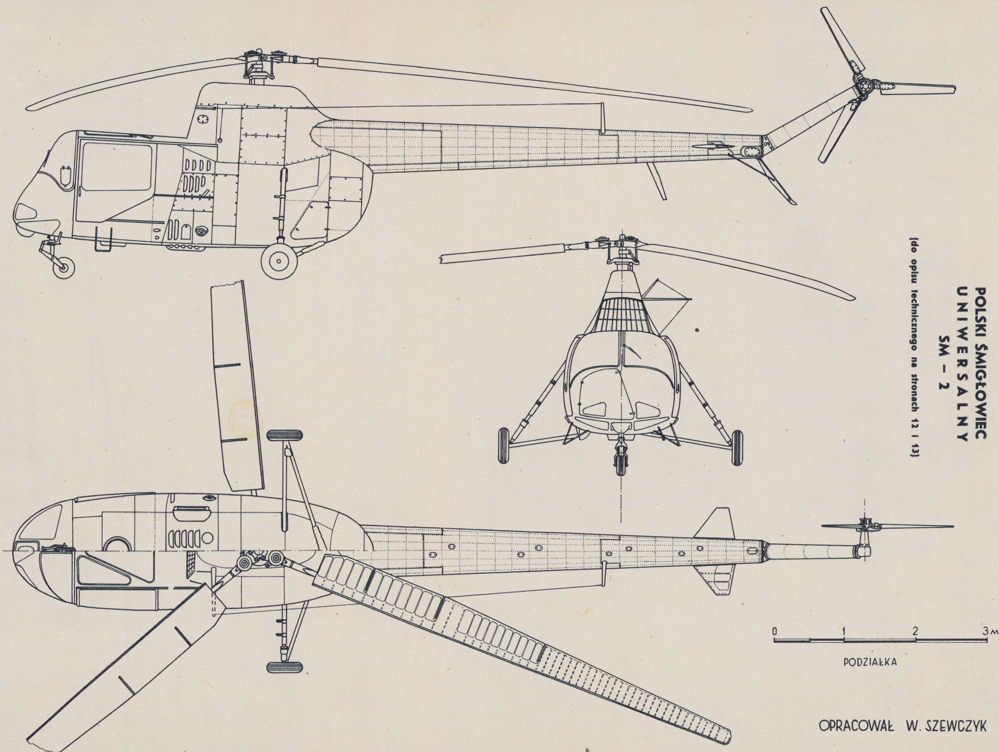
RYSUNEK ŚMIGŁOWCA SM-2 NA STRONIE 14



Śmigłowiec SM-2 w całej okazałości. Foto: PZL



Kabina SM-2. Foto: A. Mroczek


POLSKI ŚMIGŁOWIEC
UNIWERSALNY
SM – 2
(do opisu technicznego na stronach 12 i 13)
0
1
2
3M
PODZIAŁKA
OPRACOWAŁ W. SZEWCZYK



KRYPTONIM IKAR

Drogi Kolego !

Sporo czasu minęło od ostatniego listu, który pisałem do Ciebie. Przyznam się, że troszkę celowo to uczyniłem. Nie chciałem Cię obarczać przez pewien czas nowymi obowiązkami z zakresu przygotowań kondycyjnych, żebyś mógł spokojnie odpocząć przed badaniami lotniczo-lekarskimi.

Bardzo się cieszę, że jesteś już po kłopotach. Gratuluję Ci z całego serca. Twój sukces jest również w pewnym stopniu moim sukcesem. Teraz czeka Cię sporo trudu, ale jakże przyjemnego w zdobywaniu sztuki latania. Już zaledwie tygodnie dzielą nas od bezpośredniego spotkania na lotnisku, a kto wie czy nie w jednej kabinie „Bociana", żeby polecieć na naukę pilotażu.



Ćw. 1

Mam do Ciebie jednak wielką prośbę. Nie przerywaj przygotowań tak specjalistycznych jak i kondycyjnych. Oto badania na najbliższe 2 tygodnie:



Ćw. 2 i 4

1. Sprawdzian optyczny równowagi kierunku

Stań 10 m przed przedmiotem o szerokości nie przekraczającej 0,5 m, wysokość minimum 1,5 m. Zamknij oczy i staraj się wolnym krokiem osiągnąć wspomniany przedmiot.

2. Sprawdzian słuchowy równowagi kierunku

Do tego potrzebny Ci kolega. Zamykasz oczy, kolega ustawia się 10 m od Ciebie i sygnałem dowolnie przez siebie wybranym oznajmia swoją pozycję. Twoim zadaniem jest wolnym krokiem osiągnąć cel.

Ocena. Bezbłędne trafienia — bardzo dobrze. Odchylenia 0,5 m w prawo lub w lewo — dobrze.

Jeżeli zadania wyżej wymienione nie sprawiły Ci trudności możesz je utrudnić w następujący sposób. W połowie odcinka drogi, tj. około 5 m, wykonaj obrót o 360 st., a następnie staraj się osiągnąć cel.



Ćw. 3

3. Sprawdzian szybkości reakcji dynamicznej

Narysuj 3 równoległe linie. Odległość od pierwszej do drugiej — 3 m, od drugiej do trzeciej — 5 m. Stań w rozkroku na pierwszej linii, tak abyś widział dwie następne. Ramiona opuszczone w dół, wzrok skierowany między stopy. Stojący kolega za Tobą w odległości 2 m posiada piłkę np. do kosza lub inną. W niespodziewanym momencie puszcza ją po ziemi (toczy), tak żeby potoczyła się między Twoimi nogami. Z chwilą gdy ją ujrzysz, staraj się złapać jak najszybciej. Ćwiczenie powtórz kilka razy.

Ocena: Złapanie piłki na odcinku od pierwszej do drugiej linii — bardzo dobrze; od drugiej do trzeciej — dobrze.

4. Zadanie terenowe — kondycyjne o charakterze wytrzymałościowym.

Dwa razy w tygodniu wykonaj marszobieg na dystansie 5 km.: 3 min. szybki marsz + 4 min. lekki bieg + 5 min. przerwy, w której wykonaj lewą i prawą ręką po 15 rzutów do celu oddalonego o 20 kroków; 4 min. bieg w średnim tempie + 3 min. marsz + 4 min. lekki bieg + 3 min. marsz + 3 min. bieg w średnim tempie. Marsz 5 min., w czasie którego wykonaj kilka ćwiczeń oddechowych, wymachowych kończynami i rozluźniających.

Na zakończenie nowa porcja ćwiczeń na gimnastykę poranną pilota. Licząc się z tym, że ćwiczyłeś systematycznie poprzednie miesiące, wprowadzam nową formę ćwiczeń. Wszystkich ćwiczeń jest 28 po 7 serii. Zmiana ćwiczeń następuje co 2—3 tygodnie, o czym każdorazowo zawiadomię Cię poprzez kryptonim „Ikar".

Każde ćwiczenia wykonuje się maksymalną ilość razy w ciągu 30 sekund. Żebyś mógł kontrolować postęp, musisz prowadzić tabelkę, w której notujesz datę ćwiczeń, numer ćwiczenia ile razy wykonałeś ćwiczenia. Po 10—12 tygodniach sprawność Twoich mięśni winna poprawić się o 20—30 proc. Wzrośnie wówczas znacznie Twoja wytrzymałość ogólna.

Czas ćwiczeń kontroluj przy pomocy stopera lub sekundnika zegarka. Najlepiej, jeżeli pomoże Ci w tym ktoś drugi. będzie większa dokładność wykonania.

I seria ćwiczeń

2 min. lekki bieg jako rozgrzewka wstępna.

Ćw. 1. Stań w małym rozkroku jak na rysunku 1, ramiona złączone przed sobą. W ciągu 30 sek. staraj się wykonać maksymalną ilość razy odrzut w tył i powrót do klaśnięcia przed sobą. Oblicz tylko odrzuty.

Ćw. 2. Stań w małym rozkroku tyłem do ściany w odległości 30 cm, ramiona w górze dotykają ściany. Z tej pozycji wykonaj skłon w przód, dotknij podłoża i wróć do pozycji wyjściowej. W ciągu 30 sek. staraj się zrobić jak najwięcej skłonów i wyprostów, licząc tylko skłon. Pamiętaj, że przy każdym wyproście musisz dotknąć ściany.

Ćw. 3. Leżenie tyłem (na plecach), nogi zaczepione stopami o coś stałego. Z tej pozycji wykonaj siad z jednoczesnym dotknięciem dłońmi do stóp i powróć do leżenia. Licz tylko ilość wykonanych siadów.

Ćw. 4. Z podstawy wyprostowanej wykonaj przysiad podparty i znowu wróć do postawy, itd. Licz tylko ile zrobiłeś przysiadów.

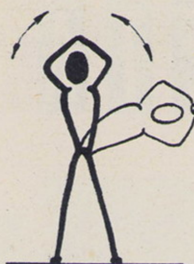
Ćw. 5. Stań w rozkroku, ramiona spleć nad głową. Ruchem wahadla wykonaj maksymalną ilość głębokich skłonów w lewo i w prawo, licząc każdy skłon. Nie wolno przy tym ćwiczeniu pochylać tułowia w przód!

Ćw. 6. Stań w rozkroku, ramiona w bok. Wykonaj obszerne krążenia ramion w kierunku w tył (w dół, w przód, w górę, w tył itd.); oblicz ile „krążeń" wykonałeś ramionami. W następnym dniu ćwicz w kierunku odwrotnym.

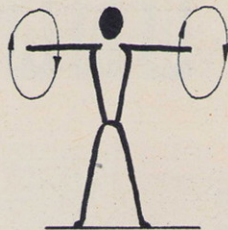
Ćw. 7. Pozycja leżąc przodem o nogach ugiętych. Ramiona tuż przy barkach oparte na dłoniach, palce skierowane ku przodowi. Z tej pozycji wykonaj wyprost ramion i powrót, tzw. „pompki", trzymając cały czas nogi ugięte, tzn. opierając się na kolanach. Licz tylko same wyprosty ramion. Na zakończenie wykonaj lekki i luźny trucht 2—3 min.

Nie zrażaj się w pierwszych dniach bólem niektórych grup mięśni, to szybko minie.

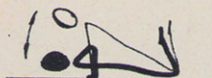
Z lotniczym pozdrowieniem
mgr Zb. OSIŃSKI



Ćw. 5



Ćw. 6



Ćw. 7

KSIĄŻKI

Jerzy J. Wiatr — SOCJOLOGIA WOJSKA. Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Biblioteka Wiedzy Wojskowej, seria VII. Wydanie I, str. 344, cena 42 zł, nakład 2 500 egz.

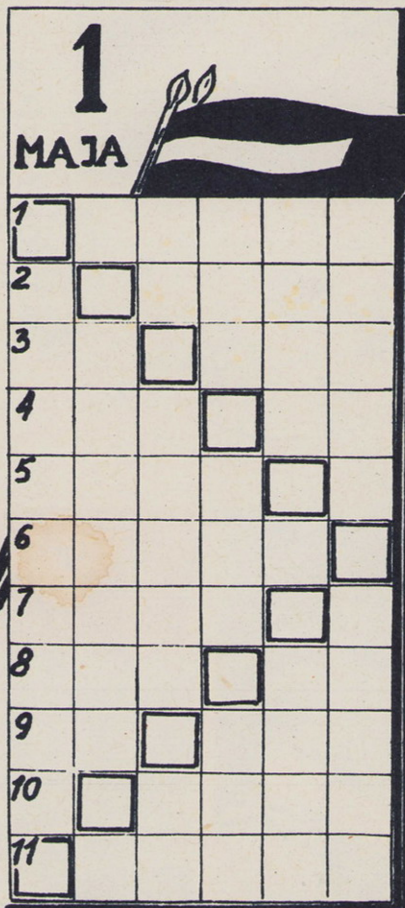
Ludwik Głowacki — OBRONA WARSZAWY I MODLINA NA TLE KAMPANII WRZEŚNIOWEJ. Wydawnictwo MON — Warszawa 1963. Wydanie II, str. 354, cena 25 zł, nakład 10 250 egz.

Zenon Mendygrał — RADAR DZIŚ I JUTRO. Wydawnictwo MON — Warszawa 1964, Seria „Sowy". Wydanie II, str. 212, cena 12 zł, nakład 5 000 egz.

Ryszard Bochenek — OD MURU CHIŃSKIEGO DO LINII MAGINOTA. Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Seria „Sowy". Wydanie I, ser. 196, cena 10 zł, nakład 5 250 egz.

J. Grzegorzewski i Z. Skierski — PRZYSPIESZENIA — PRZECIĄŻENIA — NIEWAŻKOŚĆ. Wydawnictwo MON — Warszawa 1964, Seria „Sowy". Wydanie I, str. 152, cena 8 zł, nakład 3 250 egz.

LOGOGRYF



Do poziomych rzędów danej figury wpisać 11 wyrazów sześcioliterowych o poniższych znaczeniach. Oznaczony rząd liter, czytany ukośnie w dół, da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — część samolotu tłokowego wytwarzająca siłę ciągu, 2 — pionowe wznoszenie lub część silnika wytwarzająca iskry w cylindrze w celu zapłonu, 3 — kapitan, pilot polski, nierozłączny przyjaciel Wigury, 4 — barierka przy schodach, 5 — krąży po niej sputnik, 6 — centrum szybowcowe w Polsce, 7 — mebel domowy, 8 — uszkodzenie maszyny powodujące przestój, 9 — część spadochronu, wykonana z perkalu, jedwabiu, lub tworzyw sztucznych, 10 — szyk samolotów rozmieszczonych na różnych poziomach przy jednakowej odległości od siebie, 11 — polska pilotka szybowcowa, mieszka obecnie za granicą.

Opracował: **E. Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 10 maja 1964 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Logogryf lotniczy"



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2803 Z-10

SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

DMITRIJ GLINKA



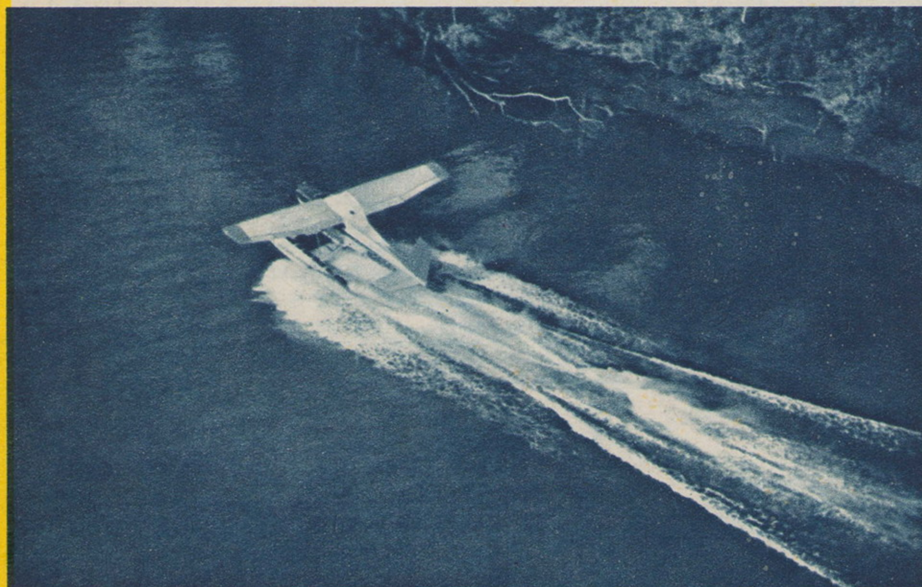
Do najsławniejszych pilotów myśliwskich Związku Radzieckiego w czasie ostatniej wojny należy Dmitrij Glinka. Ma on na swym koncie 50 zestrzelonych samolotów niemieckich. Oto (z lewej) Glinka w 1943 roku, przed lotem bojowym. Z prawej: Glinka, obecnie pilot „Aerofłotu".
Foto: „Grażdanskaja Awiacja"



W WALCE Z POŻAREM

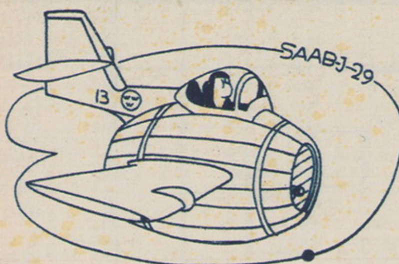


W Brytyjskiej Kolumbii (Płn. Ameryka) do zwalczania pożarów lasów stosuje się szeroko specjalne samoloty pożarnicze. Na zdjęciu: Samolot „Avenger" podczas gaszenia pożaru lasu specjalną mieszanką płynną, zwaną bentonite.
Foto: „The Illustrated London News"

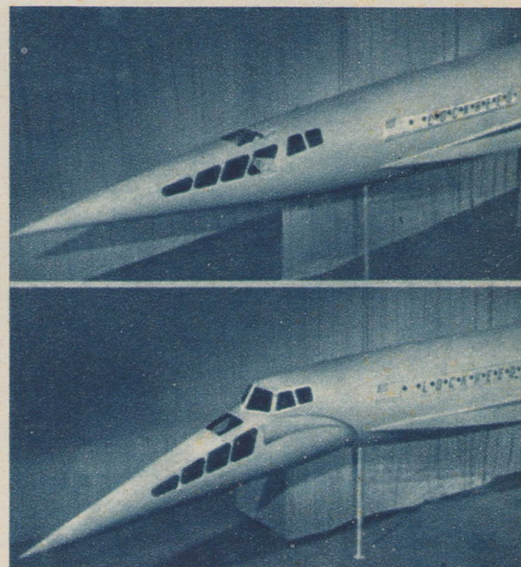


W LUIZJANIE

Cessna-180 jest to wielozadaniowy górnopłat pływakowy, dość chętnie używany w USA przez różne przedsiębiorstwa. Na zdjęciu: Cessna-180 na wodach Luizjany.
Foto: „Flying"



RUCHOMY PRZÓD



Ruchomy przód kadłuba proponują konstruktorzy zakładów Lockheed dla naddźwiękowego samolotu pasażerskiego CL-823 SST. Przy starcie — część ruchoma opuszczałaby się o 10 stopni, przy lądowaniu o 15 stopni. Wszystko to dla polepszenia widoczności z kabiny załogi.
Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News"

„FOKA" w FAYENCE

Wśród szybowców, będących na wyposażeniu znanego francuskiego ośrodka szybowcowego Fayence (Prowansja), są również i polskie. Oto kierownik ośrodka Fayence w kabinie „Foki". Francuzi bardzo sobie chwalą zalety naszej wyczynówki.





RUMUŃSKA REKORDZISTKA

Do grona najlepszych spadochroniarek rumuńskich należy Maria Bistriteanu. Do niej i jej czterech koleżanek klubowych należy rekord międzynarodowy w grupowym skoku na celność lądowania.
Foto: „Sport si Tehnica"

„NORSEMAN" I CANOE

W północnych rejonach Kanady duże usługi dla komunikacji oddają samoloty przystosowane do wodowania. Oto samolot typu „Norseman" przedsiębiorstwa Nordair. Na lewym pływaku widoczna lekka łódka, tzw. „canoe".
Foto: „Aviation Magazine" (2)



POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 28 ● Maj 1964

NA 20-LECIE POLSKI LUDOWEJ

NA terenie całego kraju, we wszystkich zakładach pracy, w miastach i wsiach — podejmuje się coraz więcej zobowiązań dla uczczenia XX-lecia Polski Ludowej oraz IV Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Załoga PLL Lot aktywnie włączyła się do ogólnonarodowego czynu, pragnąc godnie uczcić XX-lecie Polski Ludowej. W roku 1964 nastąpił w Polskich Liniach Lotniczych znaczny rozwój współzawodnictwa i przodownictwa. Dużymi osiągnięciami może się dziś poszczycić załoga całego przedsiębiorstwa, która wartość swoich zobowiązań szacuje na ogólną sumę ponad 600 tys. zł.

W tym szlachetnym współzawodnictwie bierze udział 1 460 członków załogi LOT-u. Podejmowane zobowiązania są różnorodne i obejmują wszystkie piony przedsiębiorstwa. I tak np. w pionie technicznym pracownicy zobowiązali się poza zwiększeniem wydajności pracy opracować nową dokumentację oraz uporządkować gospodarkę materiałową, co nie da się ująć w jakieś liczby wymierne.

Pracownicy pionu eksploatacji wykonają szereg prac nienależących do zakresu ich czynności na ogólną sumę ponad 50 tys. zł. W pionie administracyjnym na szczególne wyróżnienie zasługuje zobowiązanie pracowników, którzy podjęli się zabudowy zbiornika o pojemności 40 tys. litrów oraz wykonają instalacje potrzebne do jego eksploatacji. Wartość zobowiązania wynosi 66 tys. zł.

W pionie Naczelnego Dyrektora oraz w pionie Handlowym zobowiązania są podejmowane na odcinku usprawnienia prac poszczególnych komórek organizacyjnych, a także na odcinku estetyzacji biur i pomieszczeń PLL LOT.

Z okazji Święta 1 Maja z poszczególnych pionów PLL LOT napływa coraz więcej meldunków o przedterminowym wykonaniu zobowiązań dla uczczenia XX-lecia Polski Ludowej.

Na stronach następnych przedstawiamy fotoreportaż obrazujący pracę na co dzień niektórych pracowników LOT-u, którzy przyczyniają się do wykonania zobowiązań.

As.

В ЧЕСТЬ XX-ЛЕТИЯ НАРОДНОЙ ПОЛЬШИ

ПО всей стране, на заводах и фабриках, в городах и селах ширится соцсоревнование в честь XX-летия Народной Польши и 4-го съезда Польской объединенной рабочей партии.

Коллектив Польских авиационных линий ЛОТ активно включился во всенародное соревнование, чтобы трудоовыми успехами с честью встретить 20-ю годовщину освобождения страны. В 1964 году на Польских авиационных линиях отмечаются значительный рост сооцсоревнования, ширится борьба за звание передовика труда.

Рабочие и служащие ЛОТа заслуженно гордятся своими успехами. Они взяли на себя обязательство во внеурочное время произвести работы стоимостью свыше 600 000 злотых.

В соцсоревнование включился весь полуторатысячный персонал ЛОТа. Обязательства взяты самые различные, на всех участках разносторонней деятельности огромного предприятия. Так, например сотрудники технического сектора обязались, наряду с осуществлением мер по повышению производительности труда, разработать новую документацию и реализовать ряд мероприятий на участке матерялного хозяйства. Экономический эффект от реализации этих обязательств велик, хотя и невозможно его подсчитать в денежном исчислении.

Сотрудники эксплуатационного сектора выполнят во внерабочее время ряд работ стоимостью свыше 50 000 злотых. Служащие административного сектора обязались застроить резервуар емкостью 40 тысяч литров и выполнить оборудование, необходимое для его эксплуатации. Стоимость этих работ оценена на 66 000 злотых.

Сотрудники главной дирекции и коммерческого отдела разработали ряд мероприятий, направленных на повышение четкости в работе отдельных организационных звеньев, на улучшение внешнего эстетического вида помещений и контор Польских авиационных линий ЛОТ.

Встречая Первомай, рабочие и служащие ЛОТа рапортуют о досрочном выполнений многих обязательств, принятых в ознаменование XX-летия Народной Польши.

На страницах нашего журнала мы поместили фоторепортаж о трудовых буднях сотрудников ЛОТа, своим трудом обеспечивающих успешную реализацию оовязательств.

LOT'S PART IN CELEBRATIONS OF THE XX ANNIVERSARY OF POLITS PEOPLE'S REPUBLIC

THE working people throughout the country, in the cities, towns and villages undertake various voluntary obligations to celebrate the XX Anniversary of Polish People's Republic.

LOT employees among those working for other institutions will contribute to the Anniversary's country wide celebration. In 1964 socialistic competition among LOT staff aimed at savings through better efficiency has become very popular. To celebrate the XX Anniversary LOT's personel have undertaken the obligations representing in money the value of total 600.000 zlotys.

1460 members of LOT staff voluntiered their help in the fullfilment of this priceworthy task. The undertaken obligations are of varying nature and embody all LOT's Departments. The employees of maintainance division for example, will work out the new documentation and methods for supervising of the utilisation of materials in stock. Further they have undertaken to improve their standard of efficiency. Both these obligations will produce in effect undoubt saving the volume of which however cannot be estimated in plain figures.

The employees of exploitation division will perform various extra work above their normal duties, which, in money will represent 50 000 zlotys. The employees of the Administration Department have layed themselves under the obligation to give helpful hand in building in of 40.000 liters reservoir, and in fitting it with installation. Their obligation will be worth 66 000 zlotys.

The Managing Director's Office and the Sales Division will take action to improve the standard of efficiency of various sections within the Department, and will undertake making the Corporation's offices and other lodgings look more esthetic.

In connection with the 1st of May, everyday different Corporations Departments send in the reports of fullfilment of their obligations.

On the next pages we present photoreport illustrating the everyday's work of some of LOT staff taking part in the fullfilment of Corporation's XX Anniversary undertakings.

Foto: M. Kobrzyński



NA XX-LECIE POLSKI LUDOWEJ



Jerzy Gryszokin, którego widzimy przy śmigle, należy do socjalistycznej brygady pracy. Pracuje na starcie — jest także sekretarzem Organizacji Partyjnej na starcie.

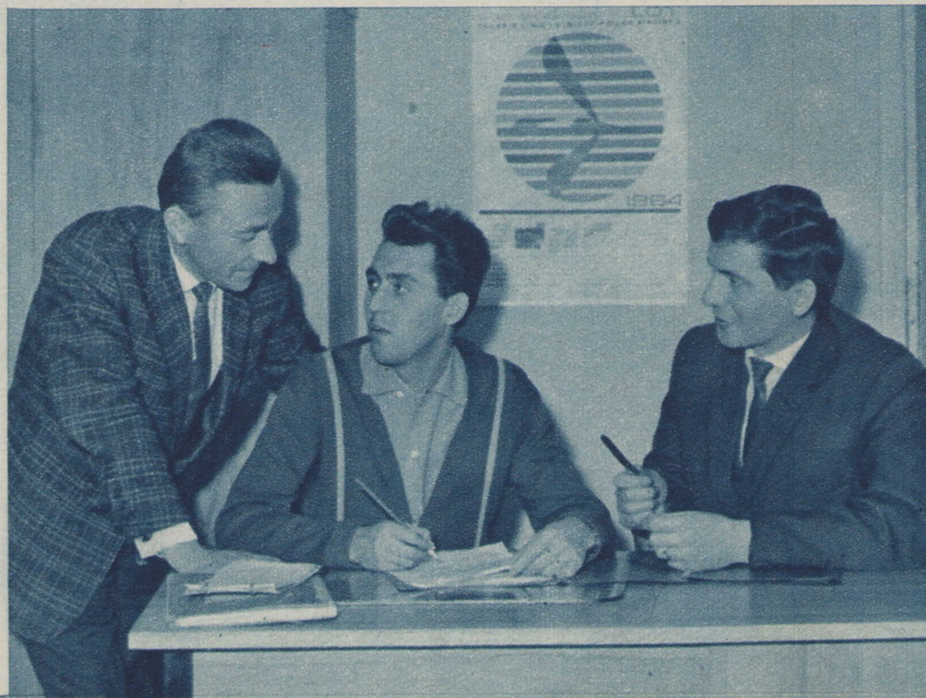
Tadeusz Morawski jest mechanikiem, który posiada licencje na wszystkie typy samolotów znajdujących się w eksploatacji PLL LOT. Szkolił się w ZSRR i Anglii. Aktywny działacz ZMS, należy do brygady, która walczy o złotą odznakę socjalistycznych brygad pracy.



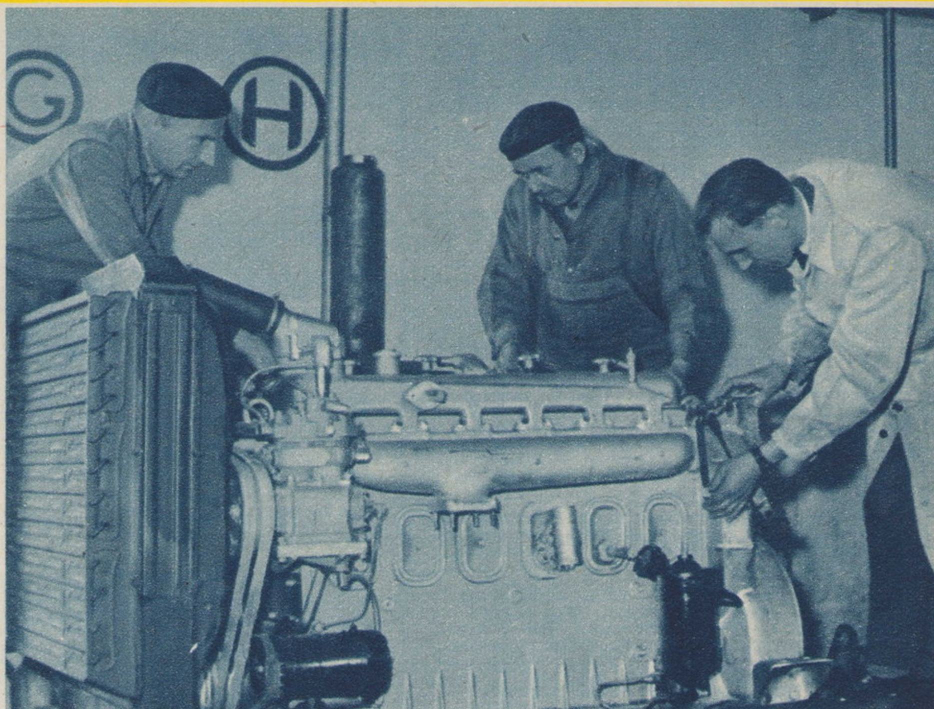


Aby szybciej wykonać nasze zobowiązania dla uczczenia 20-lecia Polski Ludowej, powinniśmy zorganizować sacjalistyczne brygady pracy. Taka decyzja zapadła w ZMS. Na zdjęciu (niżej) organizatorzy socjalistycznych brygad pracy: Zdzisław Biały, sekr. ZMS (w środku) Włodzimierz Budnicki (z prawej) i Bogdan Piotrowski (z lewej).

Zdjęcia: M. Kobrzyński (8)



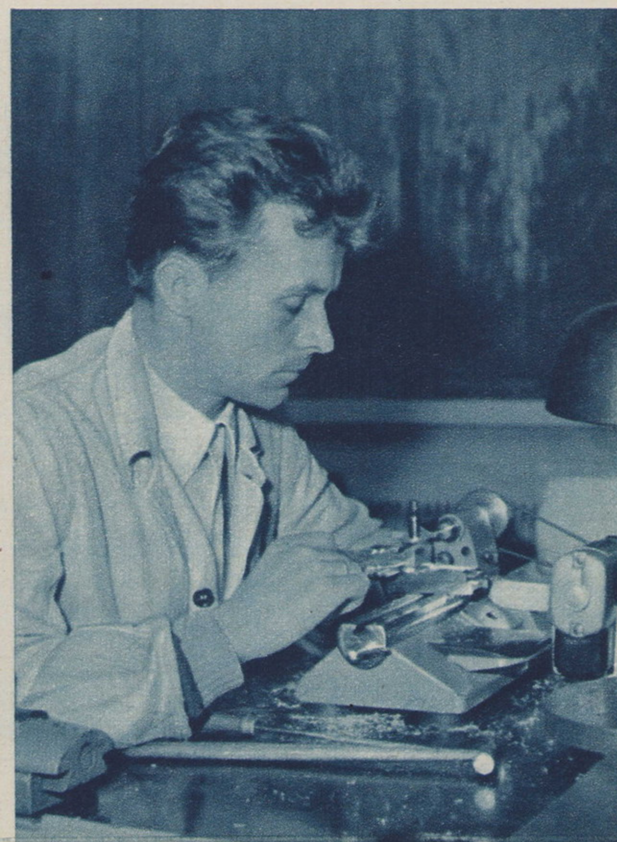
Do przodujących brygad trakcji samochodowej zalicza się także brygada Tadeusza Szymańskiego (zdjęcie z prawej), która sprawuje stały nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem układu zasilania przy silniku. Tadeusz Szymański (1 od lewej) ze swoją brygadą.



Z prawej: W trakcji samochodowej wyróżnia się brygada Ireneusza Prejsa (drugi od lewej). Ireneusz Prejs jest członkiem ZMS. Z jego to inicjatywy zorganizowano 6 brygad socjalistycznego współzawodnictwa pracy.



Brygada Henryka Petrykowskiego pracująca przy Il-18 (drugi od lewej) podjęła zobowiązanie skrócenia czasu wykonywanych przeglądów i remontów samolotów.



Z lewej: Janusz Antczak jest aktywnym działaczem ZMS. Widzimy go przy pracy. Bierze udział we współzawodnictwie o zaszczytny tytuł socjalistycznej brygady pracy

Z prawej: Inżynier Mieczysław Roszkowski z personelu latającego jest szefem mechaników pokładowych, zajmuje się szkoleniem. Należy zaznaczyć, że w swoich zobowiązaniach na XX-lecie Polski Ludowej dział Personelu Latającego i Dział Szkolenia Personelu Latającego postanowiły wykonać pomoce potrzebne do szkolenia personelu latającego.



LUDZIE LOTU

ZWYKLE pojawiają się w tej rubryce życiorysy i fotografie pracowników zasłużonych. Tym razem, bez życiorysów i fotografii poświęcamy tę rubrykę pracownikom uczynnym, ludziom „dorej woli".

Otrzymaliśmy niedawno list od p. Stefanii Komeckiej z Lublina, która w ciepłych słowach dziękuje LOT-owi za zrozumienie i pomoc okazane jej w ciężkich chwilach. Cenny, zagraniczny lek, od którego zależało życie jej męża, przyleciał samolotem z Brukseli do Warszawy. Kierownik Oddziału Obsługi Pasażerów, Bolesław Bestecki, natychmiast zawiadomił telefonicznie p. Komecką o nadejściu lekarstwa. Usłyszawszy od niej, że stan męża pogarsza się z godziny na godzinę i że każda minuta może być decydująca — wysłał na Dworzec Wschodni specjalnego gońca z listem do zawiadowcy stacji, w którym prosił go o natychmiastowe przesłanie paczki pociągiem pośpiesznym do Lublina. Następnie powtórnie zadzwonił do Lublina, powiadamiając panią K., że lekarstwo przywiezie osobiście kierownik pociągu pośpiesznego Warszawa — Łublin. Lekarstwo nadeszło w ostatniej niemal chwili i chory został uratowany.

O trzech innych, równie uczynnych pracownikach LOT-u czytamy w liście „Matki" do Ekspressu Wieczornego (z dnia 8 kwietnia br.) pt. „Pochwała LOT-u":

„Pragnę powiadomić Was o wyjątkowej i rzadko spotykanej życzliwości, jaką okazali mi pracownicy LOT-u, a szczególnie p. Solnicki z Biura przy pl. Konstytucji oraz p. Hedemann przedstawiciel LOT-u w Paryżu. Zwróciłam się do p. Solnickiego z prośbą, aby ktoś z załogi samolotu kursującego na trasie Warszawa — Paryż zabrał z Paryża paczkę z gipsem chirurgicznym, który jeden z moich znajomych zobowiązał się kupić dla mojej córeczki. Przedstawiciel LOT-u w Paryżu nie tylko spełnił moją prośbę, ale — ponieważ oczekiwana paczka nie została na czas dostarczona na lotnisko — za własne pieniadze kupił gips i wysłał najwcześniejszym samolotem. Kiedy paczka przybyła do Warszawy, pracownicy LOT-u zatelefonowali do mnie, a potem przy odbiorze na Okęciu okazali mi wiele życzliwości, szczególnie p. Reiter. Jestem im wszystkim serdecznie wdzięczna za bezinteresowną życzliwą pomoc. MATKA".

Jak nas poinformował p. Czesław Solnicki (z-ca kierownkia Biura Sprzedaży i Rezerwacji na MDM), nazwisko pani podpisującej się „Matka" brzmi Ronka. Gips potrzebny był dla córki Ewy. (hk)

● KRONIKA ● KRONIKA ● KRONIKA ● KRONIKA ● KRONIKA ●



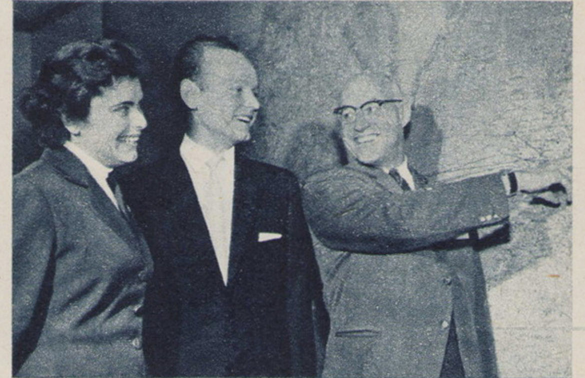
Na trasie Bruksela — Berlin odbyli lot na pokładzie samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT parlamentarzyści belgijscy.



Słynny francuski kompozytor i piosenkarz, Gilbert Becaud, przyleciał polskim samolotem na występy do Warszawy. Na zdjęciu: Artysta sfotografowany w poczekalni dworca lotniczego na Okęciu, w chwili, gdy podziwia otrzymane na powitanie polskie róże.



„Dajce wody i chrońcie przed przeciągiem" — głosi napis na klatkach z polskimi gołębiami, które z Warszawy poleciały (LOT-em) do Rzymu, a stamtąd przez ocean do Ameryki, gdzie czekał już na nich nabywca p. Michał Kopiec z Nowego Jorku.

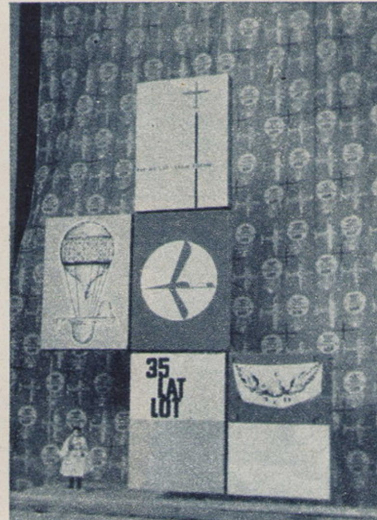


Na zaproszenie Trans Canada Airlines bawili w Montrealu pracownicy LOT-u: p. T. Jeleńska z Biura Sprzedaży i Rezerwacji na MDM oraz p. T. Prugar z Działu Taryf i Przepisów IATA. Na zdjęciu: delegaci LOT-u w towarzystwie wiceprezesa TCA d/s Handlowych p. J.E. Nicksona.

LOT przystąpił do wiosennej zmiany witryn reklamowych. Prezentujemy niektóre z nich (w pierwszym rzędzie): Biuro Sprzedaży i Rezerwacji na MDM — dwie ekspozycje: jedna poświęcona 6-poolowi (kolorowe emblematy towarzystw lotniczych krajów sacjalistycznych) i druga — 35-leciu LOT-u oraz witryn w Hotelu Europejskim. W dolnym rzędzie: Hotel Grand i Hotel Bristol.

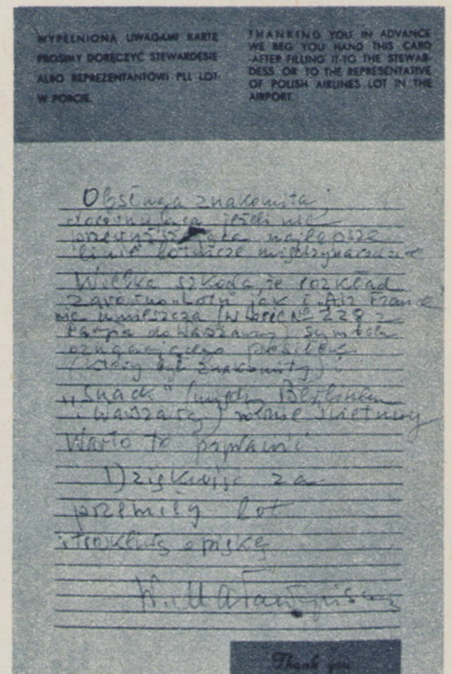











WYPEŁNIONĄ UWAGAMI KARTĘ PROSIMY DORĘCZYĆ STEWARDESIE ALBO REPREZENTANTOWI PLL LOT W PORCIE.

THANKING YOU IN ADVANCE WE BEG YOU HAND THIS CARD AFTER FILLING IT TO THE STEWARDESS OR TO THE REPRESENTATIVE OF POLISH AIRLINES LOT IN THE AIRPORT.

Obsługa znakomita [illegible]

[illegible]

Warto to poprawić

Dziękuję za przemiły lot

[illegible]

Thank you

Witold Małcużyński, światowej sławy wirtuoz pochodzenia polskiego, nie po raz pierwszy podróżuje jako pasażer LOT-u. Oto wypowiedź znakomitego artysty wręczona stewardessie na pokładzie polskiego samolotu lecącego z Paryża do Warszawy.

Zdjęcia: M. Kobrzyński



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 261, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny JANUSZ KOBIELA. Wkładka do numeru 18 (669) z dnia 3.V.1964 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".